




3 1761 11650608 0



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506080>

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 31

Fascicule n° 31

Monday, November 4, 1985

Le lundi 4 novembre 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Document entitled "Freedom to Move"

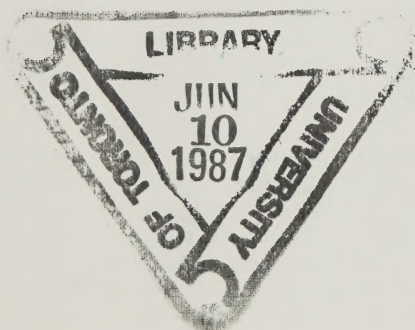
Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the

Première session de la

Thirty-third Parliament, 1984-85

trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, NOVEMBER 4, 1985
(41)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:07 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Darryl Gray, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Joe Reid, Gordon Taylor.

Alternate present: Robert Horner.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; John Christopher, Research Officer; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witness: From Stelco: W.H. Sheffield, Transportation Manager, Central Region.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

The witness made an opening statement and answered questions.

At 8:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 4 NOVEMBRE 1985
(41)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 19 h 07, sous la présidence de Darryl Gray, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Joe Reid, Gordon Taylor.

Substitut présent: Robert Horner.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; John Christopher, attaché de recherche; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoin: De Stelco: W.H. Sheffield, directeur des transports, région centrale.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves».

Le témoin fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 20 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, November 4, 1985

• 1909

The Vice-Chairman: We acknowledge the presence of a quorum and I now call the meeting to order.

I welcome Mr. W.H. Sheffield, Transportation Manager at Stelco, as our witness. Sir, if you have opening remarks, please proceed with them, after which we will go to questioning. On behalf of the committee, I welcome you here this evening, sir.

Mr. William H. Sheffield (Transportation Manager, Central Region, Stelco Inc.): Mr. Chairman, we kept the brief short so there would be a better chance of you reading it. I think my opening comments can revolve around the first statement in our submission, that we are really here "to give *Freedom to Move* a standing ovation". We think the concept of getting into market forces as being the predominant issue for the transportation industry is vital.

• 1910

If you go mode by mode, we have a hard time finding anything we really oppose in the paper. There are some things we think may be a little unnecessary or a little over-kill, but we certainly would not object.

Within the air situation, I think our concern obviously is that of a large buyer of business travel and our inability to see a competitive marketplace when we buy.

On the rail side, we have been crusading for the abolition of section 279 for at least as long as I have been a manager. We see the railways as being very capable of handling intermodal competition, and it would be to their benefit and our benefit. Our only concern on the rail side is to be sure that the cost side of the equation is addressed as well as the price side. Obviously we will win on the price side, but to stay winners over the long term we have to be sure that whichever burdens the railways now face that can be removed practically should be to enable them to be more productive and survive as we do in our industry.

On the trucking side, we are somewhat dismayed at the emotional outcry and discussion of annihilating the Canadian trucking industry. We do not really perceive that as being real. The best way to describe our different perception from, say, some of the trucking interests is that if you look at the automotive business, which we sell—obviously a large portion of our tonnage would go into making cars—when we sell to that industry we are faced with famous things you hear about like just-in-time deliveries, 100% compliance, and for us to

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 4 novembre 1985

Le vice-président: Nous avons le quorum, je déclare donc la séance ouverte.

Je souhaite la bienvenue au témoin, M. W.H. Sheffield, chef du transport de Stelco. Monsieur, si vous avez une déclaration préliminaire, je vous prie de la faire, après quoi nous passerons aux questions. Au nom des membres du Comité, je vous souhaite la bienvenue parmi nous ce soir.

M. William H. Sheffield (chef du transport, région centrale, Stelco Inc.): Monsieur le président, nous vous avons présenté un bref mémoire afin que vous ayez le temps de le lire. Je vais commencer mon exposé en rappelant la première affirmation de notre mémoire, à savoir que nous applaudissons les propositions contenues dans le document *Aller sans entraves*. Nous croyons qu'il est essentiel de considérer les forces du marché comme un aspect prédominant de l'industrie du transport.

Si nous abordons chacun des modes séparément, nous n'avons guère d'objection au sujet des propositions que contient le document. Certaines nous semblent un peu inutiles ou un peu trop radicales, mais nous n'avons certainement pas d'objection.

Dans le cas du transport aérien, nos préoccupations sont évidemment celles d'un important client pour les voyages d'affaires et elles découlent du fait que nous ne pouvons déceler de concurrence sur le marché lorsque nous achetons des billets.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, nous menons une campagne pour l'abrogation de l'article 279, au moins depuis que j'exerce mes fonctions. Nous estimons que les chemins de fer sont parfaitement en mesure de soutenir la concurrence des transporteurs intermodaux, ce qui serait à leur avantage et au nôtre. Dans ce domaine, nous cherchons seulement à avoir l'assurance que la dimension coût sera examinée aussi attentivement que la dimension prix. Nous serons évidemment gagnants sur le plan des prix, mais pour le demeurer, nous voulons avoir la certitude que les difficultés que les sociétés ferroviaires connaissent actuellement et qui pourraient être éliminées par des moyens pratiques, le soient, afin de leur permettre d'être plus productives et de survivre comme nous dans l'industrie.

En ce qui concerne le transport par camion, nous sommes quelque peu étonnés par la controverse et la vive inquiétude au sujet de la destruction possible de l'industrie canadienne du camionnage. Nous ne croyons pas que cette possibilité existe vraiment. La meilleure façon d'expliquer la différence entre notre point de vue et celui, par exemple, de certaines entreprises de camionnage est d'examiner l'industrie automobile, un de nos clients—puisque une part importante de notre production sert évidemment à fabriquer des automobiles. Lorsque nous

[Texte]

base delivery to that kind of marketplace with destination truckers where we would just be a back-haul at their convenience when they were in town would be a disaster. Obviously the mainstay for shipments of steel to the automotive industry will be the origin-based carriers, which are obviously the Canadian carriers.

On the marine side we do not have an awful lot to say. We think the idea of having the Shipping Conferences Exemption Act changed a little to give some power to shippers is a good idea, but international shipping cartels are pretty hard to control and I am not really sure whether the right legislation will make any difference.

On the dispute-resolving mechanisms, I guess our only comment is that we have no objection to them but we are not really sure they are necessary. The marketplace will be the best arbitrator, and by allowing people the option of asking a referee to make a decision for them you are encouraging that kind of practice, which I think the marketplace really does not encourage when it is doing it by itself.

Our final comment is that we would like to see all the energy that is being put into this debate turned against Canada's competitors.

Mr. Forrestall: Right on. Very fine comment.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Sheffield, for your short brief, and I am sure we can get down to the nitty-gritty in asking questions. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Sheffield, I am always intrigued by large manufacturers and also large shippers—you are a processor as well as a manufacturer—located in large market areas or close to them. I have been here long enough to realize that when things are going well they say: Leave us alone; do not regulate; give us the free and open market. Then when things go bad, the first ones down here with their hands out, crying and complaining and screaming to Members of Parliament and the government, are organizations such as yours.

• 1915

Now, I am getting a little tired of, let us have it both ways. I am curious. If your plant processing and manufacturing were located in Yorkton or Regina or Port Moody, rather than in Hamilton, would you have the same line? You could make a note about that: Would you talk the same way?

Mr. Sheffield: We may be a large shipper in Canada, but we are a very small fish in the United States. We have been living with the Staggers Rail Act. We have captive coal mines in the United States. We are shipping on railroads like the Santa Fe and the Southern Pacific. If you talk to some of the marketing groups in San Francisco for the Southern Pacific, when they

[Traduction]

faisons affaire avec cette industrie, nous devons faire face aux fameuses conditions dont vous avez entendu parler, par exemple, les livraisons à point, le respect total des engagements, et il serait désastreux pour nous de nous en remettre à des transporteurs pour qui nos livraisons ne constitueraient qu'un chargement pour le voyage de retour, lorsqu'ils sont de passage. Évidemment, les livraisons d'acier à l'industrie automobile devront être assurées d'abord et avant tout par les transporteurs au point d'origine, qui sont évidemment les transporteurs canadiens.

Nous n'avons rien de particulier à dire au sujet du transport maritime. Nous croyons qu'il est bon de proposer des modifications à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes afin de donner plus de pouvoir aux expéditeurs, mais il est très difficile de contrôler les cartels internationaux d'expéditeurs, et je ne suis pas sûr qu'une loi appropriée améliore les choses.

Notre seule remarque au sujet des méthodes de règlement des différends est que nous n'y voyons aucun inconvénient, mais nous n'y voyons pas vraiment d'utilité non plus. Le marché jouera un rôle déterminant parce qu'en offrant aux gens la possibilité de soumettre un différend à un arbitre, vous encouragez cette pratique, ce que le marché ne fait pas lorsqu'il évolue sans intervention.

Enfin, nous aimerions que tous les efforts déployés au cours de ces délibérations soient canalisés contre les concurrents étrangers.

M. Forrestall: Tout à fait juste, bien dit.

Le vice-président: Merci, monsieur Sheffield, de votre exposé succinct; je crois que nous pouvons approfondir la question en passant aux questions. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Sheffield, je suis toujours vivement intéressé par les grands fabricants et les importants expéditeurs—votre entreprise fait également de la transformation en plus de la fabrication—situés dans des grands centres ou à proximité. J'ai suffisamment d'expérience pour savoir que, lorsque les affaires vont bien, ces entreprises demandent qu'on les laisse à elles-mêmes, qu'il n'y ait pas de réglementation, que le marché soit libre. Lorsque les choses vont mal, ce sont des organismes comme le vôtre qui sont les premiers à quémander, à pleurnicher à vociférer et à se plaindre auprès des membres du Parlement et du gouvernement.

A vrai dire, je commence à en avoir assez d'entendre parler d'uniformisation. Je vous le demande: si votre usine de transformation et de fabrication était située à Yorkton, à Regina ou à Port Moody plutôt qu'à Hamilton, votre discours serait-il le même? Je vous demande d'y réfléchir: tiendriez-vous les mêmes propos?

M. Sheffield: Nous sommes peut-être un expéditeur important au Canada, mais sur le marché des États-Unis nous ne pesons pas très lourd. Nous avons dû vivre avec la loi dite *Staggers Rail Act*. Nos mines de charbon aux États-Unis sont captives de sociétés ferroviaires comme la *Santa Fe* et la *Southern Pacific* à San Francisco, ces gens pensent que nous

[Text]

hear our name, they think we sell batteries. To them, Delco means something, but Stelco means absolutely nothing.

So we certainly are a very small shipper in that environment. We are very pleased with what has happened there, in spite of the fact we have to have some recognition in order to get some attention. So my comment to you is that I do not agree with you. We have some plants that are not competitive in Canada, but in a case like the U.S., where we have none that are, that is probably the best example I can give you.

Mr. Benjamin: As a major processor and manufacturer of steel and steel products, how many carloads—carloads also mean truckloads—a year do you ship?

Mr. Sheffield: Last year we shipped 4 million finished tonnes of steel, and you can divide that by 70 tonnes for a rail car or 35 tonnes for a truck, and play with the numbers any way you want.

Mr. Benjamin: So you are into the thousands and thousands of shipments.

Mr. Sheffield: Certainly.

Mr. Benjamin: When you talk about how great you think confidential rates are, do you really believe, compared to Stelco, that a small steel processor and manufacturer is going to have, by any stretch of the imagination, the same equitable opportunity for a confidential rate with a competitor who is 1,500 or 2,000 miles away in Canada?

Mr. Sheffield: The best way I can answer that question is to describe to you that I think the small shipper now is finished. He cannot do anything now. When we have perfect price information, a small shipper must almost abide by what we end up negotiating, because the railways would be reluctant to give him a better price than they give us, for fear that we would ask for it. We call it me-tooism.

Under confidential contracts, if a small shipper gives a back haul, additional carloads which are necessary to get to an optimal train length, or any of those kinds of things—where now the railways would not give him the advantage of his carload, now they can, because we will not be able to see what he gets.

A lot of the small people we deal with do great deals with the truckers, as well or better than we do, because they can focus their attention on what it is they do really well. Being big sometimes is not always being good. You have an awful lot of different markets you have to address.

Our experience is that a lot of times our small customers arrange the trucking, because they have a special deal that we do not know about. We think the good ones would do the same thing with rail. I am sure they would.

Mr. Benjamin: But if the rate is confidential, there is no way your small competitors can find out what they are up against. There is no way they can measure their operations, their productivity, their production, or whatever, because it is

[Translation]

vendons des accumulateurs. Delco signifie quelque chose pour eux, mais Stelco ne signifie absolument rien.

Il est certain que nous ne sommes qu'un très petit expéditeur dans ce pays. Nous nous réjouissons de ce qui s'y est passé même si nous devons être reconnus avant d'attirer l'attention. Je vous réponds donc que je ne suis pas d'accord avec vous. Certaines de nos usines canadiennes ne sont pas concurrentielles, mais dans le cas de nos usines américaines, dont aucune n'est concurrentielle, c'est probablement le meilleur exemple que je puisse vous donner.

M. Benjamin: En tant qu'entreprise importante de transformation et de fabrication d'acier et de produits en acier, combien de wagons et de camions vos expéditions remplissent-elles chaque année?

M. Sheffield: L'an dernier, nous avons expédié 4 millions de tonnes d'acier fini; un wagon en contient 70 tonnes et un camion 35 tonnes. Il est possible de jongler à l'infini avec les chiffres.

M. Benjamin: Vous avez donc fait des milliers et des milliers d'expéditions.

M. Sheffield: C'est exact.

M. Benjamin: Vous dites que les tarifs confidentiels sont une chose merveilleuse; mais croyez-vous vraiment, même en y réfléchissant beaucoup, qu'une entreprise de transformation et de fabrication d'acier, petite par rapport à Stelco, pourrait avoir autant de chances de bénéficier d'un tarif confidentiel qu'un concurrent éloigné de 1,500 à 2,000 milles au Canada?

M. Sheffield: La meilleure façon de vous répondre, c'est de vous dire qu'à mon avis, les jours du petit expéditeur sont comptés. Ses mains sont liées. Parce que l'information sur les prix circule librement, un petit expéditeur doit aussi se plier aux prix négociés; en effet, les sociétés ferroviaires refuseraient de lui accorder des prix plus avantageux qu'à nous de peur que nous les exigeons aussi. C'est ce qu'on appelle du mimétisme.

Si un petit expéditeur permet un chargement de retour ou que sa marchandise charge les wagons additionnels nécessaires à un train de longueur optimale ou des choses du genre, les sociétés ferroviaires ne lui accordent pas actuellement un tarif avantageux; mais, dans l'hypothèse des contrats confidentiels, elles pourraient le faire parce que personne ne le saurait.

Beaucoup de petits expéditeurs que nous rencontrons font de bonnes affaires avec des camionneurs, aussi bonnes ou meilleures qu'avec nous, parce qu'ils peuvent se limiter à ce qu'ils font le mieux. L'importance n'est pas toujours synonyme d'excellence. Il existe énormément de marchés différents à envisager.

L'expérience nous a appris que, très souvent, nos petits clients s'entendent avec des entreprises de camionnage parce qu'ils signent à notre insu des ententes spéciales. A notre avis, les clients importants feraient la même chose avec les sociétés ferroviaires. J'en suis certain.

M. Benjamin: Cependant, si les tarifs sont confidentiels, vos petits concurrents n'ont aucun moyen de savoir ce à quoi ils sont confrontés. Parce que les tarifs sont confidentiels, ils n'ont aucun moyen d'évaluer leurs opérations, leur productivité, leur

[Texte]

confidential. When you had agreed charges that were public and you guaranteed to move 75% of your production by a certain mode at a given rate, at least then your small, or even large, competitors knew what they were up against. Now you want this all under the table.

• 1920

Mr. Sheffield: Not under the table, confidential.

Mr. Benjamin: Oh! Well, what the hell is the difference?

Mr. Sheffield: The way the word is perceived is very different.

Mr. Benjamin: Yes. Well, your perception and mine... And by the way, the perception of Parliament over the last five decades—what do you think the reasons were that we had a regulatory regime? It was not just because MPs and governments thought it was necessary just for the hell of it, it was because of a demand by the purchasers of transportation. It has occurred at least two or three times since 1900, and I sense we are going full circle again. Do you mean to tell me for one minute that if Stelco were located in Yorkton, Saskatchewan you could find out what the confidential rate that Algoma and Dofasco had out of Ontario to the United States or to Ontario markets?

Mr. Sheffield: We would do our best to understand what the competitive factors are. We will have to do that now. As a matter of fact, we do have to do that now to the U.S., because it does not matter what is published in Canada, that does not tell you what the net rate is.

Mr. Benjamin: You have some kind of a technicolour dream here.

Mr. Sheffield: You said that the reason we have had regulation is because of the demand from shippers. Well, if that is what drove us to that...

Mr. Benjamin: And the public.

Mr. Sheffield: If that is what drove us, the demand from shippers is the opposite now.

Mr. Benjamin: That is not what some shippers are telling us, and they are not nearly as big as the Steel Company of Canada, not nearly as big.

If you get a confidential rate with CN or CP for x thousands of carloads and/or truckloads by the various railroad trucking arms, are you really trying to tell this committee that a competitor of yours in the same area, or a long distance away in Canada, will be able to get the same kind of a confidential rate, whether it is equal rates for equal distance, or anything? Are you trying to tell us that they will get the same thing?

Mr. Sheffield: Nobody will end up getting exactly the same thing.

[Traduction]

production ou quoi que ce soit. Lorsque les tarifs négociés étaient connus de tous et que vous acceptiez de faire transporter 75 p. 100 de votre production d'une certaine façon à un tarif donné, alors au moins vos petits concurrents, ou même les gros savaient ce à quoi ils étaient confrontés. Maintenant vous voulez que le tout soit secret.

M. Sheffield: Pas secret, confidentiel.

M. Benjamin: Eh bien, quelle peut bien être la différence?

M. Sheffield: Il y a bien des façons de le comprendre.

M. Benjamin: En effet, votre perception et la mienne.. Et en passant, à propos de la perception du Parlement au cours des cinq dernières décennies, pourquoi, à votre avis, a-t-il instauré un système de réglementation? Ce n'est pas seulement parce que les membres du Parlement et les gouvernements pensaient qu'il s'agissait d'une partie de plaisir, mais à cause d'une demande des consommateurs de transports. Cela s'est produit au moins deux ou trois fois depuis 1900 et je sens que nous sommes revenus au même point. Essayez-vous de me faire croire que, si Stelco était située à Yorkton (Saskatchewan), vous pourriez découvrir le tarif confidentiel dont bénéficient Algoma et Dofasco sur leurs expéditions de l'Ontario vers les États-Unis ou à destination des marchés de l'Ontario?

M. Sheffield: Nous ferions de notre mieux pour comprendre la nature des éléments concurrentiels. Nous devons le faire désormais. À vrai dire, il faut que nous connaissions les tarifs de transport vers les États-Unis; en effet, peu importe ce qui est publié au Canada; cela ne nous apprend rien sur le tarif net.

M. Benjamin: Vous êtes en train de rêver en couleurs.

M. Sheffield: Vous avez dit que la réglementation est apparue à la suite de la demande des expéditeurs. Eh bien, si c'est ce qui nous a conduits à...

M. Benjamin: Et du public.

M. Sheffield: Si c'était à cause de la demande des expéditeurs, il faut dire que cette demande est totalement différente aujourd'hui.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que disent certains expéditeurs, et ils sont loin d'avoir l'importance de la *Steel Company of Canada*.

Si vous obtenez un tarif confidentiel du CN ou du CP ou de leurs diverses entreprises de camionnage pour x milliers d'expéditions par wagon ou par camion, ou par les deux, seriez-vous en train de dire au Comité qu'un de vos concurrents de la même région que vous ou d'une région assez éloignée du Canada pourra bénéficier d'un tarif confidentiel équivalent, pour une distance équivalente ou quoi que ce soit? Seriez-vous en train de nous dire qu'il bénéficierait des mêmes avantages?

M. Sheffield: Il serait impossible qu'un tarif uniforme s'applique à tous les expéditeurs.

[Text]

Mr. Benjamin: I did not say "exactly".

Mr. Sheffield: Everybody will have equal opportunity to do the best they can. And what is going to determine things is a lot more the competence of the traffic management than it is even the size of the firm.

Mr. Benjamin: But if it is confidential, not even the Combines Investigation Act could find out. Now, if you have a discount rate that calls for a rebate, which is really a kickback, which used to be illegal—it used to be against the law in Canada to pay kickbacks—and that is what you are asking for—

Mr. Sheffield: Hold it a minute. Let me tell you what allowances really are.

We have gone through this on the U.S. side, and you have a choice. You can start from zero and build up a rate that may be based on a number of conditions redefined from what would normally be in the open tariffs. You can build yourself up and get to a number—and it takes a long time to negotiate. The best way to handle it is, as you call it, rebates, which really are a method of quick negotiation. You have the tariff system, which gives you a benchmark, and if you are agreeable that the company you are dealing with wants the business and you want to give it to them but you need this kind of price to be competitive, then what you do is arrange to have an allowance from the benchmark.

We just went through a process where we got some business in Arizona, where we got a large pipeline. We had to negotiate with 11 railroads because of the number of connections, and we had to do it in a hurry. We had 10 days to get contracts in place. If we had to start from scratch and not use the allowance procedure, we could never have done it in 11 days. So what it does is it allows you to negotiate very quickly. The fact that the money gets paid afterwards . . . again, using the word "kickback", we have the same problem with the perception of what the word means. It is really just a method of negotiating contracts quickly from a benchmark.

• 1925

Mr. Benjamin: All it really means is that is how much they were overcharging you in the first place.

Mr. Sheffield: I have said that more than once.

Mr. Benjamin: I appreciate the problems Canadian manufacturers, processors, and transporters have in Canada in competition with transporters in the United States as a result of the Staggers Rail Act. I appreciate that, and I think there should be some equilibrium that gives shippers, manufacturers, processors, and transporters in Canada some equilibrium with that. But about the Canadian market, do you think the same thing should apply to East, West, from Halifax to Victoria?

[Translation]

M. Benjamin: Je n'ai pas dit «uniforme».

M. Sheffield: Chacun pourra faire de son mieux. Et ce qui sera déterminant, ce sera beaucoup plus le talent du directeur du trafic que la taille de l'entreprise.

M. Benjamin: Mais si les tarifs sont confidentiels, même la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions ne pourrait permettre d'en prendre connaissance. En appliquant un taux réduit accompagné d'un remboursement qui en fait est une remise illicite—c'était illégal au Canada; jadis, il était illégal au Canada de faire des remises de ce genre—et c'est ce que vous demandez . . .

M. Sheffield: Un instant. Laissez-moi vous dire ce qu'une réduction est en réalité.

Nous sommes passés par là aux États-Unis, et il est possible de faire un choix. Il est possible de partir de la base et de trouver un tarif découlant d'un certain nombre de facteurs modifiés en fonction de la situation habituelle sur le marché libre. Il est possible d'arriver à un chiffre—mais il faut mettre le temps et négocier. La meilleure façon de procéder, c'est, comme vous le dites, au moyen de remboursements, qui, en fait, se prêtent à des négociations rapides. Il y a le régime des tarifs qui sert de norme et si la société ferroviaire veut transporter vos marchandises et que vous acceptiez qu'elle le fasse à condition d'obtenir un tarif vous permettant d'être concurrentiel, alors vous négociez une réduction par rapport à la norme du régime des tarifs.

Nous venons de vivre une situation qui nous a permis d'obtenir certains contrats en Arizona; ces contrats ont trait à un pipeline important. À cause du grand nombre d'embranchements, nous avons dû négocier avec 11 sociétés ferroviaires, et il a fallu le faire en vitesse. Nous ne disposions que de 10 jours pour faire signer les contrats. Si nous avions été forcés de partir de la base sans utiliser le mécanisme des réductions, cela nous aurait été impossible en 11 jours. Donc, cela permet de négocier très rapidement. Le fait que l'argent soit versé après . . . nous revenons à l'expression «remise illicite», qui nous pose le même problème. Il s'agit ni plus ni moins d'un moyen de négocier rapidement des contrats à partir d'une norme.

M. Benjamin: Il s'agit simplement du montant en trop qu'ils vous demandaient initialement de payer.

M. Sheffield: Je l'ai dit à plusieurs reprises.

M. Benjamin: Je reconnais les difficultés qu'ont les fabricants, les entreprises de transformation et les transporteurs canadiens à soutenir la concurrence des transporteurs américains en conséquence de la *Staggers Rail Act*. Je comprends et je crois qu'il devrait exister un mécanisme offrant une certaine équité pour les expéditeurs, les fabricants, les entreprises de transformation et les transporteurs canadiens. En ce qui concerne le marché canadien, croyez-vous que les conditions devraient être les mêmes d'Est en Ouest, de Halifax à Victoria?

[Texte]

Mr. Sheffield: We have been crusading against section 279 since before the Staggers was introduced. If you are anybody outside the transportation industry, try to convince them that legal collusion is a good thing for anybody. You do not have to go to too many shippers to discover that a lot of people have been really upset by the fact that with the highest-cost route determining the price and market shares being split 50:50 because the railways were not going to compete with each other . . . that this does not bring you an efficient system.

Mr. Benjamin: Was it not regulations that put an end to a lot of anomalies in the freight system in Canada? It was regulation that put an end to those. With, for example, a carload of plate steel, rods, from Hamilton to Sydney, the freight was less than it was from Sydney to Hamilton. It was a regulatory body that put an end to the differential between large and small, local and regional, manufacturers and suppliers. If it had not been for the regulatory agency the anomalies would have been perpetuated and maybe would have got worse.

Mr. Sheffield: What you are suggesting is that the railways equalize all producers. That is not true. Equal rates for equal distance is not true either. Rates are not negotiated on a per-tonne-mile basis.

Mr. Benjamin: And why not? Why should they not be?

Mr. Sheffield: The costs are not the same.

If you look at one basic principle we live by, say in the Combines Investigation Act, it is that like customers or companies, you must treat like people in a like way. What you are proposing is that everybody be treated in a like way whether they are alike or not; there should be no discrimination at all based on economics, location, ability to negotiate, ability to arrange back-hauls; any of the things that make an innovative and productive system. That is not real.

Mr. Benjamin: All I am trying to pose is that where the competition should enter is in the quality, volume, type, kind of product, and so forth; that based on where you happen to be located in a country this big, the transportation costs are a relatively neutral factor. That is the history of this country.

Mr. Sheffield: But that is not the way it is now.

Mr. Benjamin: You guys are going to be back here five years from now demanding some regulations. You did it before.

Mr. Hardey: I have read the submission with a great amount of interest. I certainly find it a very positive paper. There are just a few statements I would like to have expanded. One statement I quote:

[Traduction]

M. Sheffield: Nous menons une campagne pour l'abrogation de l'article 279 depuis bien avant l'adoption de la *Staggers Rail Act*. Si vous ne faites pas partie de l'industrie du transport, essayez de les convaincre que la collusion juridique est avantageuse pour qui que ce soit. Il n'est pas nécessaire d'interroger de nombreux expéditeurs pour découvrir que de nombreuses personnes sont très mécontentes du fait que le prix est déterminé en fonction du trajet le plus coûteux et que le marché est partagé à parts égales parce que les deux sociétés ferroviaires ne veulent pas se faire concurrence . . . cela ne produit pas un système très efficace.

M. Benjamin: La réglementation n'a-t-elle pas contribué à supprimer de nombreuses irrégularités du système de transport des marchandises au Canada? Les règlements ont mis fin à celles-là. Dans le cas d'un wagon de plaques d'acier, de tiges, le coût de transport de Hamilton à Sydney était inférieur à ce qu'il était de Sydney à Hamilton. Ce sont les règlements qui ont mis fin aux écarts de prix que devaient payer les grands par rapport aux petits, les entreprises locales par rapport aux entreprises régionales, les fabricants par rapport aux fournisseurs. S'il n'y avait pas eu d'organismes de réglementation, les anomalies n'auraient pas été supprimées et elles auraient peut-être même empiré.

M. Sheffield: Vous semblez dire que les sociétés ferroviaires créent un équilibre pour tous les producteurs. Ce n'est pas le cas. Il n'est pas vrai non plus que les tarifs sont comparables pour des distances comparables. Les tarifs ne sont pas négociés en fonction des tonnes-milles.

M. Benjamin: Et pourquoi pas? Pourquoi ne devraient-ils pas l'être?

M. Sheffield: Les coûts ne sont pas les mêmes.

Si vous prenez un des principes fondamentaux que nous observons, dans la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, par exemple, il faut traiter les gens de la même façon, qu'il s'agisse de clients ou d'entreprises. Vous semblez dire qu'il faut réserver le même traitement à tous, qu'ils soient pareils ou non; il ne devrait y avoir aucune distinction fondée sur des facteurs économiques, sur l'emplacement, sur l'aptitude à négocier ou à obtenir des charges pour le trajet de retour, sur aucun des facteurs qui contribuent à rendre un système innovateur et productif. La réalité n'est pas ainsi.

M. Benjamin: Je cherche simplement à dire que la concurrence devrait être fondée sur la qualité, le volume, la nature des produits, ainsi de suite, que quelle que soit la région où vous vous situez dans un pays aussi grand, les coûts de transport sont un facteur relativement neutre. C'est un élément de l'histoire de ce pays.

M. Sheffield: Ce n'est pas le cas maintenant.

M. Benjamin: Vous vous présenterez encore devant nous dans cinq ans pour demander l'adoption de règlements. Vous l'avez déjà fait.

M. Hardey: J'ai lu votre mémoire avec beaucoup d'intérêt. Il témoigne certainement d'une attitude très positive. J'aimerais seulement obtenir des précisions au sujet de quelques affirmations. Par exemple, je cite:

[Text]

Although some U.S. based truckers may handle some of the business, origin based Canadian truckers will continue to be the mainstay.

How is this broken down now, and what percentage goes to United States truckers and what percentage to Canadians?

• 1930

Mr. Sheffield: It is not quite as black and white as you would like it to be. If we talk now just about trans-border movements, Canada-U.S., most of the truckers we would deal with would either be Canadian truckers or a Canadian-American where it is very difficult to tell which is which. It may have started in Detroit and has a large operation now in Toronto or started in Toronto and now has a large operation in Detroit. But basically what has happened since 1980... In the steel industry back in the, say, mid-1970s the way we would get steel by truck is to take a Canadian carrier to the border, say Detroit or Buffalo, transfer the goods—actually go into a warehouse and use an overhead crane—and transfer it to an American carrier to go the rest of the way, because neither jurisdiction would allow the other to get into the marketplace. Since 1980 in the U.S., with the Motor Deregulation Act, most of the Canadian truckers we deal with now have expanded authorities within the U.S. So they have become the predominant carrier all the way through.

What we are really saying here is, we would be very surprised if anything very different would occur. There may be a few U.S. truckers who have enough freight coming into the southern Ontario market that could take some of it back. But to maintain the service levels, it is going to be the Laidlaws and the Trojans and the people we have been counting on for a long time.

Mr. Hardey: Thank you. Regarding the term "captive shipper", perhaps you would help me out with describing that term a little more fully. Is this because of geographical location only or are there other areas that this particular term encompasses?

Mr. Sheffield: A committee, much larger than this one, has been going for a long time in the U.S. trying to determine what market dominance is, which is their definition of the captive shipper. And you will get definitions that range anywhere from anybody who has only one railroad but wants to use the railroad through to 'You are not captive unless there is absolutely no geographical or product substitution', or anything. I mean, you could create competition in almost any way. That would be the only way to define a captive shipper. Really, we perceive the captive shipper to be one where they are dependent on a particular mode, that the next mode as a

[Translation]

Même si certaines entreprises américaines de camionnage occuperont une part du marché, les transporteurs canadiens demeureront le pivot de l'industrie.

Quel est le partage à l'heure actuelle, quelle part du marché sera occupée par les transporteurs américains et quelle part par les Canadiens?

M. Sheffield: La situation n'est pas aussi tranchée que vous aimeriez qu'elle le soit. Prenons simplement le transport transfrontalier entre le Canada et les États-Unis. La plupart des camionneurs avec lesquels nous ferions affaire seraient soit des camionneurs canadiens ou des camionneurs à la fois canadiens et américains quand ils est très difficile d'établir l'origine exacte. Un camionneur a pu commencer à exercer son activité à Detroit et peut posséder maintenant beaucoup de clients à Toronto ou, inversement, il a pu lancer son entreprise à Toronto et peut faire maintenant beaucoup d'affaires à Detroit. Mais, fondamentalement, ce qui s'est passé depuis 1980... Au milieu des années 1970, les producteurs américains d'acier se procuraient de l'acier en faisant livrer celui-ci par camion à la frontière, disons Detroit ou Buffalo, par un transporteur canadien. Les marchandises étaient alors déchargées au moyen d'un pont roulant dans un entrepôt où un transporteur américain en prenait livraison et les menait à destination. Toute cette organisation était nécessaire parce qu'aucun pays ne voulait permettre à l'autre d'entrer sur son territoire. Aux États-Unis, depuis 1980, plus précisément depuis l'adoption de la loi déréglementant les véhicules à moteur (*Motor Deregulation Act*), la plupart des camionneurs canadiens avec lesquels nous faisons affaire sont autorisés à livrer des marchandises aux États-Unis. Ceux-ci prédominent donc sur tout le trajet.

En fait, ce que nous voulons dire, c'est que nous serions très étonnés que la situation évolue différemment. Il se peut que quelques camionneurs américains qui ont suffisamment de livraisons à effectuer dans le sud de l'Ontario puissent ramener un certain volume de marchandises dans leur pays. Mais seules les sociétés sur lesquelles nous comptons depuis longtemps, comme Laidlaw et Trojan, pourront offrir des services de qualité.

M. Hardey: Merci. Peut-être pourriez-vous maintenant expliquer ce que veut dire l'expression «expéditeur captif». Cette expression fait-elle référence à une situation géographique seulement ou à d'autres aspects?

M. Sheffield: Un comité, beaucoup plus imposant que celui qui siège ici aujourd'hui, a été formé aux États-Unis depuis bon nombre d'années pour tenter de définir ce qu'est précisément la domination d'un marché. Voilà comment il définit l'expéditeur captif. Il existe toutes sortes de définitions, depuis celle où le propriétaire d'une seule société ferroviaire souhaite utiliser la ligne de chemin de fer à celle qui précise qu'un expéditeur n'est captif que s'il lui est absolument impossible d'utiliser un autre produit ou de changer de région, etc. En effet, il existe toute une foule de moyens pour créer une concurrence. Ce serait la seule façon de définir un expéditeur

[Texte]

replacement effectively makes that facility uncompetitive in the marketplace in which it competes. Maybe that helps a little.

Mr. Hardey: Yes, it does help. Thank you very much. Regarding the Hamilton Airport becoming Mirabel II, what has the company observed that would cause the impression of this type of possibility?

Mr. Sheffield: It is very frustrating living in Hamilton and trying to use the airport when Toronto is so close. It is much the same kind of problem as being in Canada and being afraid of what is going to happen if we open the borders to the U.S. Our perception of what has happened is we now have good facilities but Hamilton is too close to Toronto. So if you look at the regulatory environment where you are given market entry, we think what has been happening is whenever somebody wants to come out of Hamilton or get a licence to fly out of Hamilton, all of the people who now operate out of Toronto are concerned because they do not want anybody to have Mississauga's or Oakville's or all that traffic going west instead of going east. So they object. There is a classic example we went through just recently. I happen to be a member of the Chamber of Commerce so I have been through this as well. There was a U.S. airline called, I think it was Jetstream which wanted to fly Hamilton-Pittsburgh through Erie, and the request for that entry went to the CTC Air Transport Committee and they went around in circles for a long time and finally the CTC decided in their wisdom to give them Hamilton-Erie. Now, why anybody would want to go to Erie is beyond me. It is even worse than Cleveland.

Some hon. members: Oh, Oh!

Mr. Sheffield: That is the kind of thing that happens. I mean, there has been some \$40 million spent on the Hamilton airport. It could very easily handle all the charter business that congests Toronto. It could very easily handle any American carrier who cannot get good gate times in Toronto. It could handle a lot of things. It could do instead of Terminal 3, or Pickering, or whatever. Now there are facilities, at this point we do not have people who have licences. So really our concern is that you could have the facilities but protect the carriers out of Toronto so Hamilton would never be used.

[Traduction]

captif. En réalité, selon nous, l'expéditeur captif est dépendant d'un mode de transport particulier puisque s'il en utilise un autre, il cesse d'être concurrentiel dans son secteur. J'espère que cette définition vous éclaire quelque peu.

M. Hardey: Oui, un peu. Merci beaucoup. Au sujet de la possibilité que l'aéroport de Hamilton finisse par ressembler à Mirabel, quelle observation de la société a donné l'impression que cela pouvait se produire?

M. Sheffield: Il est très frustrant de vivre à Hamilton et d'utiliser l'aéroport quand la ville de Toronto est si proche. On peut établir un parallèle entre cette situation et le fait de vivre au Canada et de craindre les conséquences de l'ouverture des frontières du côté des États-Unis. D'après nous, nous disposons maintenant de bonnes installations, mais Hamilton est trop près de Toronto. Examinons la réglementation qui vous autorise à pénétrer un marché. Selon nous, chaque fois qu'un transporteur veut assurer des services à partir de Hamilton ou obtenir un permis pour offrir des services aériens à partir de Hamilton, tous les transporteurs qui exploitent déjà des services à partir de Toronto s'inquiètent parce qu'ils ne veulent céder à personne le trafic de Mississauga ou de Oakville, ou encore tout le trafic à destination de l'Ouest plutôt qu'à destination de l'Est. Ils s'opposent donc à toute requête en ce sens. Nous avons pu voir un exemple classique de cette situation tout dernièrement. Il se trouve que je fais partie de la chambre de commerce et qu'à ce titre, je me suis intéressé également à cette question. Une compagnie aérienne américaine, qui s'appelait, je pense, Jetstream, voulait assurer la liaison Hamilton-Pittsburgh en passant par Érié. Elle a présenté une requête au Comité des transports aériens de la CCT, qui a tourné en rond pendant longtemps pour enfin faire preuve de sagesse et agréer à sa requête. Certes, je ne vois pas du tout ce qui pourrait inciter quelqu'un à aller à Érié. Cette ville est encore plus ennuyeuse que Cleveland.

Des voix: Oh, oh!

M. Sheffield: Voilà un exemple de situation qui peut survenir. Il ne faut pas oublier qu'environ 40 millions de dollars ont été dépensés pour construire l'aéroport de Hamilton. Ce dernier pourrait très facilement absorber les vols d'affrètement que ne peut assurer l'aéroport de Toronto, puisque celui-ci est trop encombré. Il pourrait très facilement accueillir n'importe quel transporteur américain qui ne peut obtenir des heures d'arrivée ou de départ satisfaisantes à Toronto. Il pourrait satisfaire de nombreux besoins, et mieux que l'aérogare 3, que Pickering ou que n'importe quel autre aéroport. À l'heure actuelle, nous avons les installations, mais aucun titulaire de permis. Nous craignons en réalité que cette situation ne devienne permanente: vous pourriez disposer des installations nécessaires, mais protéger les transporteurs qui exploitent des services à partir de Toronto de sorte qu'aucun transporteur n'utiliserait jamais l'aéroport de Hamilton.

• 1935

Mr. Hardey: Thank you very much. Finally, Mr. Chairman, I probably need a little help with the Staggers Rail Act referred to in the submission. I refer to the Staggers Rail Act

M. Hardey: Merci beaucoup. Enfin, monsieur le président, j'ai probablement besoin d'un peu d'aide au sujet de la *Staggers Rail Act* dont on parle dans le mémoire. Vous dites que la *Staggers Rail Act* aux États-Unis est entièrement

[Text]

in the U.S. as being all positive, and would appreciate your expanding on that for my benefit, if you would, please.

Mr. Sheffield: Mr. Chairman, most of our sales are domestic, but most of our raw materials come from the U.S. Almost exclusively our coal would come from the U.S. For example, if you are on the Norfolk and Southern Railway . . . I mean, you talk about people dominating a marketplace. They have been sitting on their resources for years! And in the hills of Kentucky and West Virginia there are not an awful lot of options. So if you are captive to the N&S, you are captive to the N&S.

In spite of that, we have been able to improve our input costs, largely by the fact that we have the ability to change sources. We have some owned mines, but we do not own all the mines. So really the leverage basically is where the incremental coal would come from. Actually, the N&S and Chessie railways in the coal business are much like CN and CP. They are two big railways that compete and control what is going on. But they compete very vigorously with each other, and we have done very well.

On the outbound side, most of our material is domestic, but we do sell regularly to the U.S. and even to Mexico. And when you go great distances, if you cannot do better than the open tariff rates, you are not going to sell. It is as simple as that. We have had success. The contracts are confidential so I am not going to tell you anything else.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Hardey: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hardey. We will go to Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you Mr. Chairman. Mr. Sheffield, have you heard of Bill C-76 and the legislative committee dealing with that island airport? And have you considered making representation to that committee?

Mr. Sheffield: No. What is Bill C-76?

Mr. Reid: I will direct you to the Parliamentary Secretary, Mr. Forrestall, who will be glad to point out there is a clause in that bill recommending that the island airport be used to a greater degree and perhaps as an alternative to Malton.

Mr. Sheffield: You do not mean Island of Mount Hope, do you?

Mr. Reid: I leave it at that, Mr. Chairman. Your comment with respect to the second, or Mirabel II, are well taken.

The Vice-Chairman: With due respect, let us stay on *Freedom to Move*, gentlemen.

Mr. Reid: Yes; certainly on deregulation, if I may take it that way, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: On the other hand, it is a designated reliever airport and designated to be . . .

[Translation]

positive, j'apprécierais que vous me donniez davantage d'explications, s'il vous plaît.

M. Sheffield: Monsieur le président, la plupart de nos ventes se font dans le pays, mais la plupart de nos matières premières viennent des États-Unis. Presque tout notre charbon vient des États-Unis. Par exemple, si vous êtes sur le *Norfolk and Southern Railway* . . . Vous savez, vous parlez de gens qui dominent un marché. Ils exploitent leur position depuis des années! Et dans les collines du Kentucky et de la Virginie occidentale, il n'y a pas beaucoup d'options. Donc, si vous êtes captif du N&S, vous en êtes captif.

Malgré cela, nous avons pu améliorer nos coûts, en grande partie parce que nous avons la possibilité de changer de sources. Nous sommes propriétaires de certaines mines, mais pas de toutes. Alors donc, le pouvoir de levier est fondamentalement le lieu d'où viendrait le charbon supplémentaire. En fait, les chemins de fer N&S et Chessie dans le domaine du charbon sont très semblables au CN et au CP. Ce sont deux grosses compagnies ferroviaires qui sont concurrentes et qui contrôlent ce qui se produit. Mais elles se concurrencent très vigoureusement, et nous avons très bien fait.

Du côté des ventes, la plus grande partie de notre marché est intérieur, mais nous vendons régulièrement aux États-Unis et même au Mexique. Et lorsque vous avez de grandes distances à parcourir, si vous ne pouvez pas faire mieux que les tarifs officiels, vous ne vendez pas. C'est aussi simple que cela. Nous avons eu du succès. Les contrats sont confidentiels, et je ne vous dirai rien d'autre.

Des voix: Oh, oh!

M. Hardey: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, Monsieur Hardey. Nous donnons la parole à M. Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Monsieur Sheffield, avez-vous entendu parler du projet de loi C-76 et du comité législatif qui traite de cet aéroport de l'Île. Avez-vous envisagé de donner votre avis à ce comité?

M. Sheffield: Non. Qu'est-ce que le projet de loi C-76?

M. Reid: Je vous conseille de voir le secrétaire parlementaire, M. Forrestall, qui sera heureux de souligner qu'il y a un article dans ce projet de loi qui recommande que l'aéroport de l'Île soit davantage utilisé, peut-être comme solution de rechange à Malton.

M. Sheffield: Vous ne voulez pas dire l'île de Mount Hope, n'est-ce pas?

M. Reid: J'en reste là, monsieur le président. Votre remarque au sujet de Mirabel II, est la bienvenue.

Le vice-président: Sauf votre respect, restons-en à *Aller sans entraves*, Messieurs.

M. Reid: Oui; certainement au sujet de la déréglementation, si je le comprends dans ce sens, monsieur le président.

M. Forrestall: D'autre part, c'est un aéroport complémentaire désigné, et désigné pour être . . .

[Texte]

The Vice-Chairman: With due respect, Mr. Reid, I would ask Mr. Sheffield if he would like to appear as a witness before the legislative committee on the Toronto Island and then he can be invited by that committee.

Mr. Reid: Mr. Sheffield, if I direct your attention back to this paper *Freedom to Move*, would you be good enough to elaborate on why you say that the travel market has been, and is, controlled by Air Canada? When Air Canada appeared before us, they pointed out, basically, that it was the only—I was going to say the sole—air cargo carrier of any substance in this country.

Mr. Sheffield: The best way I can respond is that what we are describing is moving people. We do not move very much of our product by air. We certainly do not do it on purpose.

Mr. Reid: All right. Why then in your brief have you made any comment about people movement by Air Canada? Does it adversely affect you in any way?

Mr. Sheffield: Let me clarify. Obviously, we have plants across the country; we have customers across the country; we have to do a lot of business travel. Buying business travel is very frustrating for somebody who has been working in more deregulated environments where the buy-sell relationship is not controlled by the seller. In business travel, it is really frustrating. Business travel is not negotiated.

Mr. Reid: I am thinking, Mr. Sheffield, of the volume of business you would do in people movement, and why you feel as strongly as you do with respect to deregulation in that people travel movement.

• 1940

Mr. Sheffield: We spend about \$1 million a year on air travel and we would very much like to cut that by a substantial amount.

Mr. Benjamin: Abandon first class.

Mr. Reid: You could really work it out on . . .

Mr. Sheffield: We do not.

Mr. Reid: —a per unit or per dollar per person travel if you chose to determine that even more. But basically you see it as reducing your corporate overhead.

Mr. Sheffield: That is right.

Mr. Reid: In that same paragraph dealing with air traffic you mention:

Large corporate buyers are kept at arm's length from volume discounts and commissions even though operating as travel agencies.

Can you elaborate on that clause or paragraph? What do you mean by it all?

Mr. Sheffield: Basically, in a company like ours if you want to give service then you really need to have internal travel

[Traduction]

Le vice-président: Sauf votre respect, monsieur Reid, je demanderais à M. Sheffield s'il veut comparaître comme témoin auprès du comité législatif sur l'Île de Toronto; il pourrait être alors invité par ce comité.

M. Reid: Monsieur Sheffield, si j'attire votre attention à nouveau sur ce document *Aller sans entraves*, auriez-vous l'amabilité de préciser pourquoi vous dites que le marché des voyages a été et est contrôlé par Air Canada? Lorsque Air Canada a comparu devant nous, elle a souligné fondamentalement qu'elle constituait le seul transporteur de cargo aérien d'une importance quelconque au Canada.

M. Sheffield: La meilleure façon de répondre, c'est de dire que ce que nous décrivons, c'est le transport des personnes. Nous ne transportons pas une grande partie de notre produit par air. Nous ne le faisons certainement pas exprès.

M. Reid: Très bien. Pourquoi avez-vous fait dans votre mémoire un commentaire sur le transport des personnes par Air Canada? Est-ce que cela vous touche de façon négative de quelque façon que ce soit?

M. Sheffield: Laissez-moi vous éclairer. Évidemment, nous avons des usines dans tout le pays; nous avons des clients dans tout le pays; nous devons faire beaucoup de voyages d'affaire. L'achat de voyages d'affaire est très frustrant pour quelqu'un qui a travaillé dans des milieux plus déréglementés où le rapport achat-vente n'est pas contrôlé par le vendeur. Dans les voyages d'affaires, c'est vraiment frustrant. Les voyages d'affaires ne sont pas négociés.

M. Reid: Je pense, monsieur Sheffield, au volume d'affaires que vous faites dans le transport des personnes et à la raison pour laquelle vous avez une opinion aussi affirmée en matière de déréglementation du transport des personnes?

M. Sheffield: Nous avons dépensé environ 1 million de dollars par année sur les voyages aériens et nous aimerions beaucoup réduire cette somme d'un montant substantiel.

M. Benjamin: Abandonnez la première classe.

M. Reid: Vous pourriez vraiment agir sur . . .

M. Sheffield: Nous ne le faisons pas.

M. Reid: . . . la base des voyages par unité ou par dollar par personne si vous choisissez de déterminer cet aspect encore davantage. Mais fondamentalement, vous le voyez comme la réduction de vos frais généraux.

M. Sheffield: C'est exact.

M. Reid: Dans le même paragraphe traitant du transport aérien, vous dites:

Les grandes entreprises acheteuses sont écartées des rabais et des commissions sur le volume même si elles jouent le rôle d'agences de voyages.

Pouvez-vous nous donner des explications sur cette disposition ou ce paragraphe? Qu'est-ce que vous voulez dire par là?

M. Sheffield: Fondamentalement, dans une entreprise comme la nôtre, si nous voulons donner du service, nous avons

[Text]

agents. With my luck, they happen to be in the Transportation Department so that is why we have this problem.

They do everything a travel agency would do, including booking the tickets and doing your route, the whole business. But under IATA and ACTA rules a corporate entity cannot be a travel agency. Therefore if you do it yourself the standard 8% to 10% commission that is paid for that selling function cannot go back to the corporation. The only way you can take advantage is to use a corporate travel agent. A lot of jargon is used, but there are in-plant agencies, there are res-link agencies, and basically you become a branch of a corporate travel agency. That is controlled by IATA and ACTA and, basically, by Air Canada.

Mr. Reid: What you are really saying is that the Steel Company of Canada is not now able to enter into its own travel arrangements?

Mr. Sheffield: We can, but we do it at shelf price.

Mr. Reid: As we look down the road from a deregulation aspect, how will confidential agreements affect the position you are now in?

Mr. Sheffield: I am not quite sure what you are asking, but we perceive a better ability to negotiate on the repetitive routes, such as the number of times we have to come to Ottawa or the number of times people would go to Montreal or Calgary or regular areas. We would try and negotiate volume discounts.

Mr. Reid: Is any carrier interested in volume discount, volume traffic, and prepared to make a deal?

Mr. Sheffield: Most of them are interested in your business. Only recently have there actually been some opportunities to take advantage from the business side.

Mr. Reid: I would like to divert to another point. You indicate that a majority of finished products move by truck and then you relate your own experience as a shipper. I sort of feel that the relevancy of Stelco as a shipper, big or small as it might be, is in a different category from that of a finished-product manufacturer and shipper. I suggest, too, that when you elaborate on this you look at it from two or three points of view.

First, the private carriers: Many finished-product manufacturers have their own carriers. The origin and destination: You point out that the trucking business will probably survive because most truckers will be engaged at the point of origin rather than a return shipment departure aspect.

If I do not accept Stelco as the average shipper, then do you still maintain that this point of view, as not an average shipper, would apply to the finished-product manufacturing industry generally?

[Translation]

vraiment besoin d'agents de voyages internes. Avec ma chance, ils se trouvent à faire partie du service de transport, et c'est pourquoi nous avons ce problème.

Ils font tout ce qu'une agence de voyages ferait, y compris la réservation des billets, la préparation de l'itinéraire, tout. Mais en vertu des règles de l'IATA et de l'ACTA, une entreprise ne peut pas être une agence de voyages. Par conséquent, si vous faites tout vous-même, la commission habituelle de 8 à 10 p. 100 qui est payée pour cette fonction de vente ne peut pas revenir à l'entreprise. La seule façon d'en tirer avantage est d'utiliser un agent de voyages rattaché à une agence. Nous utilisons beaucoup de jargon, mais il y a des agences dans l'entreprise, il y a des agences de réservation, et fondamentalement vous devez une succursale d'une agence de voyages constituée. Cela est contrôlé par l'IATA et l'ACTA et, fondamentalement, par Air-Canada.

M. Reid: Ce que vous dites en fait, c'est que la Steel Company du Canada n'est actuellement pas capable de faire ses propres démarches de voyages?

M. Sheffield: Nous le pouvons, mais nous le faisons au prix public.

M. Reid: Si nous examinons l'avenir dans une optique de déréglementation, comment des ententes confidentielles influenceront-elles sur la position dans laquelle vous êtes actuellement?

M. Sheffield: Je ne suis pas très sûr de ce que vous demandez, mais nous percevons une meilleure capacité de négocier sur les itinéraires répétitifs, comme le nombre de fois où nous devons venir à Ottawa, à Calgary ou de façon régulière dans certaines régions. Nous essaierions de négocier des rabais sur le volume.

M. Reid: Les transporteurs sont-ils intéressés à des rabais sur le volume, à la circulation à grand volume, et sont-ils prêts à faire un marché?

M. Sheffield: La plupart d'entre eux sont intéressés à notre clientèle. Ce n'est que récemment qu'ils ont eu l'occasion d'en tirer des avantages.

M. Reid: J'aimerais passer à un autre point. Vous indiquez qu'une majorité de produits finis sont transportés par camion et vous faites alors état de votre propre expérience à titre d'expéditeur. Je considère un peu que la pertinence de Stelco comme expéditeur, aussi gros ou petit soit-il, se trouve dans une catégorie différente que celle d'un fabricant de produits finis et expéditeur. À mon avis, lorsque vous parlez de cela, vous voyez la situation également de deux ou trois optiques.

Premièrement, les transporteurs privés: de nombreux fabricants de produits finis ont leurs propres transporteurs. L'origine et la destination: vous soulignez que le camionnage survivra probablement parce que la plupart des camionneurs sont engagés au point d'origine plutôt qu'au point de retour.

Non, à mon avis, Stelco n'est pas un expéditeur moyen. Maintenez-vous toujours que cette optique, pas comme expéditeur moyen, s'appliquerait au secteur de la fabrication des produits finis en général?

[Texte]

Mr. Sheffield: First, I have to correct you a little. We may sell flat rolled steel in coil form, say, to the automotive business or to the metal stamping business and be looked upon as an interim manufacturer as opposed to a finished-goods shipper. But we also sell wire and fence and nail and nuts and bolts, and we have to compete in those markets against very small, lean, single-facility operators, both in Canada and the United States. So we perceive ourselves as both because we are in a number of markets. It does not matter how big your name is in a particular market; you can be pretty small fry and have to survive.

[Traduction]

M. Sheffield: Premièrement, je dois vous corriger un peu. Nous vendons bien de l'acier laminé plat en rouleau, par exemple, au secteur de l'automobile ou au secteur de l'emboutissage des métaux et nous sommes considérés comme un fabricant intermédiaire par opposition à un expéditeur de biens finis. Mais nous vendons aussi de la broche, des clôtures, des clous, des écrous et des boulons et nous devons faire concurrence sur ces marchés à des fabricants d'un seul produit, très petits et légers, tant au Canada qu'aux États-Unis. Nous considérons donc que nous faisons partie des deux catégories, parce que nous sommes sur un certain nombre de marchés. Peu importe si votre nom est très important sur un marché particulier; il se peut que vous soyez assez petit, et vous devez survivre.

• 1945

Our success in the finished goods is actually more important than even the heavy lines. The heavy lines would be predominantly in places such as Detroit, obviously, which is a pretty competitive line. To go to places like Fayetteville, Tennessee, and stay competitive with Japanese product that is coming up the Mississippi is another matter altogether.

Mr. Forrestall: That is why you got out of the horseshoe business.

Mr. Sheffield: We have had to get out of a number of businesses recently.

Mr. Reid: It is a pretty diversified operation at any rate.

Mr. Sheffield, we have heard so many people, both trucking and others, expressing concern with respect to operating and competition with a Crown corporation. You did express in your brief that you were glad to hear CN was getting out of the trucking business. I wonder if that is somewhat extraneous or if there is a just reason for saying that. But if you do not see them as being competitive now, if there were deregulation and intermodal transit—and some part of your operation deals with heavy shipping and perhaps the use of piggybacking, a combined intermodal form of transportation—do you not see this as a benefit to you, a shipper of heavier products than most?

Mr. Sheffield: May I have the question again? Are you asking me...?

Mr. Reid: Why do you dislike CN Trucking, particularly?

Mr. Sheffield: We do not. They are just not competitive. As a matter of fact, the same is true of CP trucking. On finished goods we do some business with CP Express and Transport, but basically there is very little use of the railways' trucking arms by us.

Mr. Reid: Do you use the rail lines?

Mr. Sheffield: Definitely.

Notre succès dans les produits finis est en fait plus important que même les gammes lourdes. Les gammes lourdes seraient dominantes dans des endroits comme Détroit, bien entendu, dans un domaine assez concurrentiel. Mais aller dans des endroits comme Fayetteville (Tennessee) et rester concurrentiel face aux produits japonais qui remontent le Mississippi est une tout autre chose.

M. Forrestall: C'est pourquoi vous vous êtes retiré du fer à cheval.

M. Sheffield: Nous avons dû nous retirer d'un certain nombre de domaines récemment.

M. Reid: Votre entreprise est de toute façon assez diversifiée.

M. Sheffield, nous avons entendu tellement de gens, tant dans le camionnage qu'ailleurs, exprimer leur préoccupation au sujet du fonctionnement en concurrence avec une société d'État. Vous avez indiqué dans votre mémoire que vous étiez content d'apprendre que le CN se retirait du camionnage. Je me demande si c'est accessoire, ou s'il y a une juste raison de dire cela. Mais si vous ne le considérez pas comme concurrentiel actuellement, s'il y avait déréglementation et transit intermodal—une certaine partie de vos activités concerne l'expédition lourde et peut-être l'utilisation du feroutage, une forme intermodale combinée de transport, vous ne voyez pas cela comme un avantage pour vous, expéditeur de produits plus lourds que la plupart?

M. Sheffield: Pouvez-vous reposer la question? Me demandez-vous...?

M. Reid: Qu'est-ce qui vous déplaît particulièrement dans CN Camionnage?

M. Sheffield: Rien. Il n'est tout simplement pas concurrentiel. En fait, il en va de même de CP Camionnage. Pour les produits finis, nous faisons un peu d'affaires avec CP Express et CP Transport, mais fondamentalement, nous utilisons très peu les services de camionnage des compagnies ferroviaires.

M. Reid: Utilisez-vous les voies ferrées?

M. Sheffield: Certainement.

[Text]

Mr. Reid: In a deregulated society, then, could or would the trucking arms of the railways be more beneficial to you than they are now?

Mr. Sheffield: I suppose in theory they could be, but the kind of thing we see happening is this. If we do business with the railways that includes either pick-up or delivery, say from a railhead, generally speaking they use the most competitive carrier. I cannot think of any instance where they are using their own at the moment. Our comment about CN Route is really simply that we would like CN Rail to get rid of whatever it is they do not do particularly well at and have the funds available for something else.

Mr. Reid: Then would you tell us what you mean when you talk in terms of CN's well earned free-enterprise attitude? CN is a Crown corporation and it has lived a pretty protected life heretofore. What do you mean by that clause? I am coming down to their competing in an open market and operating in an intermodal transportation system.

First, then, rather than confuse you, what do you mean by their established free-enterprise attitude?

Mr. Sheffield: Certainly since the time Dr. Bandeen was responsible for CN, in the steel industry we have seen CN become a very astute, competitive business in the railway, in the transportation business. We understand CP's paranoia, but I have a hard time thinking of some instances where CN has not acted in our business as a very astute, well meaning business. That is what we mean by the well earned private-enterprise attitude. I was not here more than a decade ago to be able to comment, but I think they had to spend a bit of time to get themselves turned into that kind of lean, mean machine.

We want to make sure they do not stop doing that, and one of the things we think would do that is to have some minority shareholders. That would be as much a brake on unbusiness-like government policy through CN as it would be on CN management itself.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Reid. Your time has expired for the first round.

Mr. Reid: I am in the middle of a question, Mr. Chairman.

• 1950

The Vice-Chairman: Okay, the last part of your question, please. Mr. Forrestall has one supplementary and then we go to Mr. Benjamin.

Mr. Reid: There was an expression of concern by truckers as well as CP. You have emphasized the free enterprise attitude of CN itself. You have also expressed a fear about the possible erosion of that free enterprise system. After your comment about CN not being competitive, why are the trucking interests so dashed concerned about operating with a Crown corporation in a deregulated society tomorrow?

[Translation]

M. Reid: Dans une société déréglementée, les services de camionnage des compagnies ferroviaires pourraient-ils vous être plus utiles qu'ils ne le sont maintenant?

M. Sheffield: En théorie, ils le pourraient, mais voici ce qui se passe. Si nous passons un accord avec les compagnies ferroviaires, qui comprend soit le ramassage ou la livraison, disons d'une tête de ligne, en général elles utilisent le transporteur le plus concurrentiel. Je ne me rappelle aucun cas où elles utilisent actuellement leur propre transporteur. Ce que nous disons au sujet de CN Route, c'est vraiment simplement que nous aimerions que CN Rail se débarrasse de ce qu'il ne fait pas particulièrement bien et mette les fonds à la disposition de quelque chose d'autre.

M. Reid: Alors que voulez-vous dire lorsque vous parlez de l'attitude de libre entreprise bien gagnée du CN? Le CN est une société d'État et a mené une vie assez protégée jusqu'ici. Quie voulez-vous dire par là? J'en viens à sa présence en concurrence sur le marché ouvert et à son fonctionnement dans un système de transport intermodal.

D'abord, pour ne pas vous embrouiller, que voulez-vous dire par leur attitude établie de libre entreprise?

M. Sheffield: Certainement, depuis le temps que M. Bandeen était responsable du CN, dans l'industrie de l'acier, nous avons vu le CN devenir une entreprise très astucieuse et concurrentielle dans le domaine ferroviaire, dans le domaine du transport. Nous comprenons la paranoïa du CP, mais il m'est difficile de me rappeler des cas où le CN n'aurait pas agi dans notre domaine comme une entreprise très astucieuse et correcte. Voilà ce que nous voulons dire par l'attitude bien gagnée d'entreprises privées. Je n'étais pas ici il y a plus d'une décennie pour faire des commentaires, mais je pense qu'ils ont dû passer un certain temps à se transformer en cette machine légère et efficace.

Nous voulons nous assurer qu'ils ne cessent pas de le faire, et l'une des choses qui, à notre avis, serait utile, serait d'avoir des actionnaires minoritaires. Cela constituerait autant un frein aux pratiques non commerciales de l'État par le CN que de la gestion du CN elle-même.

Le vice-président: Merci, monsieur Reid. Le temps qui vous est accordé pour la première série est écoulé.

M. Reid: Je suis en plein milieu d'une question, monsieur le président.

Le vice-président: Bien, la dernière partie de votre question, s'il vous plaît. M. Forrestall veut poser une question supplémentaire, puis nous donnerons la parole à M. Benjamin.

M. Reid: Tant les camionneurs que CP ont exprimé leur inquiétude. Vous avez insisté sur l'esprit de libre entreprise du CN lui-même. Vous avez également exprimé la crainte que ce système de libre entreprise ne se détériore. Après avoir déclaré que les prix du CN ne sont pas compétitifs, pourquoi l'industrie du camionnage est-elle si inquiète à l'idée de fonctionner avec une société de la Couronne dans la société déréglementée de demain?

[Texte]

Mr. Sheffield: With regard to our comment about the CN Route, since we do not do business with them, I cannot really give you an intelligent answer. If you were asking me that question about Laidlaw or about Trojan or Tallman, or one of the other carriers that we do a lot of business with, I could probably give you a good answer. The fact that they are not competitive in our business really precludes me from answering the question as to why they are not competitive and why they are losing money.

Obviously, if they are engaging in the kinds of practices that the railway is not, in my view, then it would be healthy if they were not doing so, were not a part of CN any more. I think you have already heard from one witness that there is an intention to do that. We would be pleased to see that happen.

Mr. Reid: Thank you and I thank the committee for their consideration.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall, a very short supplementary.

Mr. Forrestall: In your \$4 million finished tonnes, to whatever degree they are finished, and I would consider finished to be to the order of your customer, what percentage is shipped by water?

Mr. Sheffield: Once upon a time, when the world steel supply was not in such oversupply, we did some export business, on a cyclical basis. Whenever North American business was down, we would export. That has just about been eliminated, with the Third World countries going into the steel business. We do very, very little, except specialized products, such as Michelin in France, for example, where we make a product that is not readily available everywhere.

Other than that, our only experience is . . . We used to use package freight a little, with CSL to the head of the lakes. We have used Newman, to some degree, who has now replaced them.

Mr. Forrestall: In other words, your use of water transport then is simply a service to your customer, the expedient way of doing it?

Mr. Sheffield: On outbound. On inbound, we move a lot of coal and ore by water, all of it.

Mr. Forrestall: I beg your pardon?

Mr. Sheffield: All of the coal and ore we bring in gets to the plant by water.

Mr. Forrestall: It all comes by water. That was my last little question: How much of your input comes by water? You say it is 100%.

Mr. Sheffield: All the coal and ore, right.

Mr. Forrestall: Thank you very much.

[Traduction]

M. Sheffield: En ce qui concerne votre commentaire au sujet de l'itinéraire du CN, je ne peux pas vraiment vous donner une réponse intelligente, car nous ne faisons pas affaire avec eux. Si vous me demandiez la même chose à propos de Trojan ou de Tallman, ou de l'un des autres transporteurs avec lesquels nous faisons régulièrement affaire, je pourrais probablement vous fournir une bonne réponse. Le fait qu'il ne soit pas un concurrent dans notre sphère d'activité m'empêche véritablement de répondre à la question de savoir pourquoi il n'offre pas de prix concurrentiels et pourquoi il perd de l'argent.

Il est évident que s'il a adopté des pratiques qui n'ont pas cours dans l'industrie ferroviaire, à mon avis, il serait plus sain d'éviter ces pratiques complètement. Je pense qu'un témoin a déjà indiqué que telle était leur intention. Nous serions heureux que ce projet se réalise.

M. Reid: Merci. Je remercie également les membres du Comité pour leur attention.

Le vice-président: Monsieur Forrestall, une très brève question supplémentaire.

M. Forrestall: Dans votre quatre millions de dollars de tonnes finies, peu importe qu'elles soient complètement finies, et je dirais qu'elles le sont lorsqu'elles sont conformes aux instructions du client, quel pourcentage est expédié par eau?

M. Sheffield: Lorsque les ressources mondiales en fer n'étaient pas aussi excédentaires, nous faisons de l'exportation par cycle. Chaque fois que le marché nord-américain était à la baisse, nous exportons. Mais cette situation ne se reproduit pratiquement plus depuis que les pays du tiers-monde sont entrés sur le marché de l'acier. Nous exportons très, très peu, exception faite de produits spécialisés comme ceux que nous livrons à Michelin en France, par exemple, car notre produit n'est pas facile à obtenir partout.

Mais à part cela, notre expérience se limite . . . Nous avons l'habitude d'expédier un peu de marchandises emballées par l'entremise de CSL jusqu'à la source des grands lacs. Nous avons fait affaire, dans une certaine mesure avec Newman, qui lui a succédé.

M. Forrestall: Autrement dit, vous n'utilisez les transports maritimes que pour rendre service à vos clients. C'est la façon la plus rapide de procéder?

M. Sheffield: Lorsqu'il s'agit d'expédier des marchandises. Nous recevons beaucoup de charbon et de minerai par la voie maritime. En fait, la totalité de ces marchandises est transportée par eau.

M. Forrestall: Pardon?

M. Sheffield: Tous les chargements de charbon et de minerai que nous recevons sont transportés par eau jusqu'à l'usine.

M. Forrestall: La totalité du charbon et du minerai vous parvient par eau. C'était ma dernière question. Je voulais vous demander quelle quantité était acheminée chez vous par la voie maritime? Vous dites la totalité du charbon et du minerai.

M. Sheffield: Tout le charbon et le minerai, c'est exact.

M. Forrestall: Merci beaucoup.

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Benjamin.

On the second round of questioning, gentlemen, we will try to limit it to seven or eight minutes.

Mr. Benjamin: Then we can go to the third round.

The Vice-Chairman: Then we will go to the third, fourth and fifth round, sir.

Mr. Benjamin: That was ever thus.

Mr. Chairman, a small minor typographical correction. On page 1, you have ACTA; you mean ATAC, Air Traffic Association of Canada. You say:

Presently we believe the domestic travel market is controlled by Air Canada with the help of CTC, Air Transport Association of Canada and IATA.

I am wondering if you really thought that through. IATA is an international convention of the United Nations of which Canada is a member. It is headquartered in Montreal. I do not know how IATA could help Air Canada control the domestic travel market in Canada. Where did you get that from?

Mr. Sheffield: It is very simple actually. IATA is the granddaddy of the cartel, ATAC is a subsidiary and Air Canada is a sub-set, I guess.

Mr. Benjamin: IATA came into existence after CTC and ATAC.

• 1955

Mr. Sheffield: From our perspective as a buyer, you look to find the rules that prevent you from buying the way you would in any other marketplace; and generally it is the CTC preventing entry or controlling their rates or whether or not volume discounts or whatever would be available and to what type of traveller. ATAC decides who gets commissions and who does not, and who is allowed to have an IATA number, which is the IATA number you get.

Mr. Benjamin: They also would like to have a 15% commission, the same as a travel agency.

Mr. Sheffield: If they are getting 15%, then we have to go back and renegotiate.

Mr. Benjamin: In the case of volume purchasers of travel for management and employees, as your company obviously is and always has been, STELCO can buy seat sales and excursion seats for the president and the board of directors of the company, and senior management. But do not try to tell me that is what you do.

[Translation]

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Benjamin.

Pour cette deuxième série de questions, messieurs, nous tenterons de ne pas dépasser sept ou huit minutes.

M. Benjamin: Puis nous commencerons une troisième série de questions.

Le vice-président: Puis, nous commencerons la troisième, la quatrième et cinquième série de questions.

M. Benjamin: Il en a toujours été ainsi.

Monsieur le président, j'aimerais faire corriger une petite faute typographique. À la page 1, vous avez écrit ACTA. Vous voulez dire ATAC, Air Traffic Association of Canada. En substance vous dites ce qui suit:

Actuellement, nous estimons que le marché national du transport des personnes est dominé par Air Canada avec l'aide du CCT, de l'Air Transport Association of Canada et de l'Association du transport aérien international.

Je me demande si vous avez vraiment réfléchi à la question. L'Association du transport aérien international est une convention internationale des Nations-Unies, à laquelle le Canada a adhéré. Son siège social est situé à Montréal. Je ne vois pas comment cette association pourrait aider Air Canada à dominer le marché national du transport des personnes au Canada. Où avez-vous pêché cela?

M. Sheffield: En réalité, c'est très simple. L'Association du transport aérien international est l'ancêtre du cartel, ATAC est une filiale et Air Canada serait un sous-ensemble, je suppose.

M. Benjamin: L'Association du transport aérien international a été fondée après le CCT et l'ATAC.

M. Sheffield: Dans notre optique d'acheteurs, nous cherchons les règles qui nous empêchent de faire nos achats comme nous le ferions sur tout autre marché; et en règle générale, c'est la CCT qui empêche l'entrée, qui contrôle les taux ou qui décide des ristournes ou d'autres avantages à accorder à tel ou tel type de voyageur. ATAC détermine à qui sont allouées les commissions, et à qui est attribué un numéro de l'Association internationale du transport aérien, quel est le numéro de l'AITA qui vous revient.

M. Benjamin: Ils aimeraient aussi toucher une commission de 15 p. 100, comme les agences de voyages.

M. Sheffield: S'ils obtiennent 15 p. 100, il nous faut retourner négocier.

M. Benjamin: Dans le cas d'acheteurs en gros de voyages pour la direction et les employés, ce qu'est manifestement votre société et ce qu'elle a toujours été, STELCO peut acheter des places au rabais et des billets d'excursion pour le président et le conseil d'administration de la société, et pour les cadres supérieurs. Mais n'essayez pas de me faire croire que c'est ce que vous faites.

[Texte]

Mr. Sheffield: You are not really trying to tell me the special seat sales are set up to be conducive to use by business.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Sheffield: How often have you been able to use them?

Mr. Benjamin: Since it is so expensive for your company, why could you not arrange your board of directors meetings, your sales meetings, your business meetings to coincide with whenever you can get a seat sale for the president of the company?

Mr. Sheffield: Your perception is that we are only concerned about the cost and everybody else lives high off the hog. I think that is not quite accurate.

Mr. Benjamin: Would you then agree that every time an employee of your company travels on a ticket paid for by the Steel Company of Canada, the travel credits under various and sundry "aeroplans" they either have to charge against their income tax as an earned income or STELCO gets the credit—one or the other?

Mr. Sheffield: The frequent-flier discounts are a real problem. You do not want to treat your employees like children, so you have to allow . . . this system really is designed to encourage employees to cheat on the company. We have chosen not to try to be a policeman for that simple reason. You have to treat your employees as adults or you are going to be in a lot more danger.

If it is a freer marketplace, these kinds of phoney allowances and discounts are going to be annihilated.

Mr. Benjamin: I think you are right; but I thought maybe the Steel Company of Canada should get the same treatment as the Speaker of the House of Commons has ordered for Members of Parliament and the members of the Senate. As frequent travellers paid for by the taxpayers instead of by the company, any credits we earn . . . I cannot get a free trip to Barbados as a result of the number of trips I make, Can the employees of your company get it? I want to go down and visit Mike next Christmas.

Mr. Sheffield: Are you telling me you are not being treated as an adult?

Mr. Benjamin: The Speaker has assumed because somebody else is paying for the ticket, even though we are frequent travellers and all the airlines send us all these damn stickers to put on our ticket, we cannot use them. Do you treat your employees the same way? I do not care whether it is the president of the company or the foreman in the plant.

Mr. Sheffield: We have not put out rules for the employees. We assume the employee will use it for his own A and S budget. Basically what is beginning to happen is that the airlines with the frequent-flier programs have none of the

[Traduction]

M. Sheffield: Vous n'essayez pas vraiment de me faire croire que les soldes de places sont organisés en vue de leur achat par les entreprises.

M. Benjamin: Oui.

M. Sheffield: Combien de fois avez-vous pu y recourir?

M. Benjamin: Puisque c'est tellement coûteux pour votre société, pourquoi n'avez-vous pas pu prendre des dispositions afin de faire coïncider les réunions du conseil d'administration, les réunions du personnel des ventes, les réunions d'affaires avec les ventes au rabais, dont profite le président de la société?

M. Sheffield: Vous avez l'impression que nous ne nous soucions que du coût et que tous les autres ne regardent pas à la dépense. Je pense que ce n'est pas tout à fait conforme à la réalité.

M. Benjamin: Admettez-vous alors que chaque fois qu'un employé de votre société voyage avec un billet payé par la *Steel Company of Canada*, les crédits de voyage aux termes de divers programmes du type «aéroplans» doivent être soit inclus dans le calcul de leur impôt en tant que revenu gagné, soit remis à STELCO—l'une ou l'autre solution?

M. Sheffield: Les ristournes à l'intention des grands voyageurs causent vraiment des problèmes. Comme vous ne voulez pas traiter vos employés comme des enfants, vous devez permettre . . . ce système est vraiment conçu pour inciter les employés à frauder la société. Nous avons choisi de ne pas tenter de faire la police pour cette simple raison. Ou vous traitez vos employés comme des adultes, ou vous vous exposez à des dangers beaucoup plus grands.

Si le marché est plus libre, ces fausses remises et ristournes seront éliminées.

M. Benjamin: Je pense que vous avez raison; mais je pensais que la *Steel Company of Canada* devrait peut-être se voir appliquer le même traitement que celui dont le président de la Chambre des communes a ordonné l'imposition aux députés et aux sénateurs. En tant qu'habituels dont les déplacements sont payés par les contribuables plutôt que par la société, tous les crédits auxquels nous avons droit . . . Je ne peux pas obtenir un voyage gratuit à la Barbade en raison du nombre de voyages que je fais. Les employés de votre société peuvent-ils en obtenir? Je veux aller dans le Sud rendre visite à Michel à Noël.

M. Sheffield: Êtes-vous en train de me dire que vous n'êtes pas traité comme un adulte?

M. Benjamin: Le président a estimé que, puisque le billet est payé par autrui, bien que nous soyons des habitués des compagnies d'aviation et que toutes les compagnies aériennes nous envoient ces fichues étiquettes qu'il faut coller sur notre billet, nous ne pouvons pas nous en prévaloir. Traitez-vous vos employés de la même manière? Je me fiche que ce soit le président de la société ou le contremaître d'atelier.

M. Sheffield: Nous n'avons pas établi de règles à l'intention des employés. Nous supposons que l'employé s'en servira dans son propre budget d'administration et des ventes. Fondamentalement, ce qui se passe de plus en plus, c'est que les compa-

[Text]

other allowance systems that are beginning to filter through corporate travel. So we are encouraging our people to go on the ones with the lower prices; and they are not the people with aeroplans.

Mr. Benjamin: Well, CP Air, PWA, Air Canada—they are all in it. The Speaker has assumed the MPs are going to be crooked on this, so I was just wondering if you were worried about your employees too.

Mr. Sheffield: We have no experience with our employees being crooked.

Mr. Benjamin: All right. That was a sort of little extraneous thing there.

You say that with all this help that Air Canada is getting from the CTC, ATAC, and IATA . . . Do you not remember that the Government of Canada divided up the world as a 15th Century pope did between the Portuguese and the Spanish? Certain parts of the world were for CP Air and certain parts were for Air Canada, on the grounds that Canada was not in any kind of position to afford the luxury of several international airlines in the way the United States was, and that all we were doing was conforming with what all the rest of the world was doing. Are you suggesting we just throw it wide open here in Canada?

• 2000

Mr. Sheffield: Basically, yes. But over . . .

Mr. Benjamin: Are you saying to the taxpayers of Canada . . . when the private sector refused not only to get into the international airline business but also into a domestic national airline, and the taxpayers put up the money, the taxpayers used the vehicle of Trans-Canada Airlines and Air Canada to build up the routes, and they lost money; the taxpayers lost a bundle. As soon as Air Canada started making a return on the investment for the taxpayers of Canada, along come people like you who say, oh, that is unfair; it is a Crown corporation and they have a monopoly. Now here come these other outfits that want to get some gravy off the top. Where the hell were they when we needed them? The taxpayers are only now starting to get a return on their investment in Air Canada. We got \$15 million from Canadian National last year as a dividend for the first time in God knows how long. Now you are telling us, the taxpayer, who is an investor, just as if he were on the Toronto Stock Exchange, we are not entitled to an opportunity for a return on our investment.

Mr. Sheffield: I am not saying that to you at all. What I am saying . . .

Mr. Benjamin: You sure as hell are in your brief.

[Translation]

gnies d'aviation offrant des programmes destinés aux habitués n'utilisent aucun des autres systèmes de remise, qui commencent à apparaître et qui sont établis en faveur des sociétés. Nous encourageons donc notre personnel à utiliser ceux dont les prix sont les moins élevés; et ce ne sont pas ceux qui ont des aéroplans.

M. Benjamin: Eh bien! CP Air, PWA, Air Canada, elles, en ont toutes. Le président a supposé que les députés se feraient filouter, alors je me demandais seulement si vos employés vous causaient également de tels soucis.

M. Sheffield: Nous n'avons pas eu connaissance de cas où nos employés auraient été filoutés.

M. Benjamin: Bien. J'ai fait une digression.

Vous dites qu'avec toute cette aide qu'Air Canada obtient de la CCT, de l'ATAC, de l'AITA . . . Ne vous rappelez-vous pas que le gouvernement du Canada a partagé le monde tout comme au XVe siècle, où un pape l'avait partagé entre les Portugais et les Espagnols? Certaines parties du monde ont été attribuées à CP Air, et d'autres, à Air Canada, sous le prétexte que le Canada ne pouvait pas se permettre d'avoir plusieurs entreprises de transport aérien international, comme c'est le cas aux États-Unis, et que, d'ailleurs, on suivait tout simplement la pratique établie partout ailleurs dans le monde. Voulez-vous dire que nous devrions préconiser une entière liberté ici au Canada?

M. Sheffield: Essentiellement, oui. Mais un . . .

M. Benjamin: Voulez-vous dire aux contribuables canadiens . . . quand le secteur privé a refusé de faire du transport aérien non seulement sur le plan international, mais également au niveau national, les contribuables ont dû investir et ont établi des itinéraires par l'entremise des lignes aériennes Trans-Canada et d'Air Canada; pour ce faire, ils ont perdu de l'argent, beaucoup d'argent. Aussitôt que les contribuables canadiens ont commencé à retirer un bénéfice des fonds qu'ils avaient investis dans Air Canada, des gens comme vous se sont mis à dire que la situation était inéquitable, qu'Air Canada est une société d'État et qu'elle détient un monopole. Maintenant d'autres entreprises veulent obtenir une part du gâteau. Bon sang, où étaient-elles donc quand nous avions besoin d'elles? Les contribuables commencent à peine à récolter les fruits des sommes investies dans Air Canada. L'an dernier, le Canadien National nous a remis 15 millions de dollars, et c'était la première fois qu'il nous accordait un dividende depuis le déluge. Et maintenant, vous venez nous dire, à nous, les contribuables, qui sommes en même temps des investisseurs semblables à tous ceux qui fréquentent la Bourse de Toronto, que nous n'avons pas le droit de tirer bénéfice des sommes que nous avons placées.

M. Sheffield: Ce n'est pas du tout ce que je vous dis. En réalité, j'affirme . . .

M. Benjamin: Vous le soutenez dans votre mémoire, c'est sûr et certain.

[Texte]

Mr. Sheffield: No. What I am telling you is that Air Canada can compete, and should. I would suggest to you that Air Canada is not cost-competitive, and will have to become more so.

Mr. Benjamin: How come it got an international gold medal as the most efficient company in the world in 1983, in efficiency in their internal operations, their fuel production, their maintenance—the whole works, recognized internationally? And then you come along and tell us they are a bunch of freeloaders.

Mr. Sheffield: I did not say that.

Mr. Benjamin: Well, in effect that is what you are saying.

Mr. Sheffield: If Air Canada is that good, then deregulation will not affect them in the slightest. As a matter of fact, they will take it from someone else.

Mr. Benjamin: Air Canada is not going to hold still for this, I will tell you, unless the government stops them from doing it.

Mr. Taylor: I like the submission very much. As a matter of fact, I am going to repeat some of the words in it. Your submission is like a breath of fresh air, after reading some of the other submissions. I have often wondered why people like regulations. I thought this program would be welcomed by everybody. Then when people come and find fault with doing away with regulations, I am simply amazed. I do not like regulations. I would like to see market competition and so on. For people to think we have to live with regulations is . . . well, you would almost think they were brainwashed. And maybe there is a danger of that. We have had regulations for so many years that people think, well, we cannot live without them. But I like your submission, and I think people will see the value of this as we go along.

The point I want to discuss in your submission is interprovincial trucking. I found that the regulations were loved by those in the business who had a monopoly and did not want to lose it. Take for example a firm that had the franchise under the regulations to haul passengers from Calgary to Edmonton or from Calgary to Winnipeg. The business kept increasing for the bus companies but nobody else could get in, and every time there was a hearing Greyhound would appear and try to prove that they were doing the job. They would add a few more buses. But somebody else who wanted to invest his money, who thought he could do a good business and just as well as Greyhound, was shut out because he had no depots. He had too many capital costs to start with, but even if he had that the highway traffic boards were inclined to accept the objections from those who were in the thing.

[Traduction]

M. Sheffield: Non. Je dis plutôt qu'Air Canada pourrait et devrait jouer le jeu de la concurrence. Je soutiens qu'Air Canada ne rivalise pas avec d'autres sociétés sur le plan des prix et qu'elle devrait le faire.

M. Benjamin: Pourquoi donc a-t-elle mérité, au plan international, une médaille d'or à titre de société commerciale la plus efficace au monde en 1983, en raison du dynamisme de ses opérations internes, de son utilisation du carburant, de ses activités d'entretien—le rendement de toute l'entreprise a été cité en exemple sur le plan international? Puis vous venez nous dire qu'Air Canada est un ramassis de parasites.

M. Sheffield: Je n'ai pas dit cela.

M. Benjamin: Mais, en fin de compte, c'est ce que vous avez indiqué.

M. Sheffield: Si Air Canada est une société si dynamique, la déréglementation ne lui portera aucun préjudice. En fait, elle pourrait profiter de la situation pour accaparer la part d'autres entreprises.

M. Benjamin: Je peux dire qu'Air Canada réagira sûrement à une telle proposition, à moins que le gouvernement ne l'en empêche.

M. Taylor: Le mémoire me plaît beaucoup. A vrai dire, je vais en citer des extraits. Après avoir lu certains des autres documents présentés, j'aimerais vous dire que votre mémoire est rafraîchissant. Je me suis souvent demandé pourquoi les gens aiment les règlements. Je pensais que le programme à l'étude serait accueilli favorablement par tout le monde. C'est pourquoi je suis très étonné de voir des gens critiquer le concept de déréglementation. Je n'aime pas les règlements. J'aimerais que le marché soit ouvert à la concurrence, et ainsi de suite. Quand j'entends des gens prétendre que nous devons nous soumettre à des règlements, j'en arrive presque à penser qu'ils ont subi un lavage de cerveau. C'est peut-être là un danger. Nous nous conformons à des règlements depuis tellement d'années que nous pensons qu'on ne peut vivre sans eux. Mais j'aime bien votre mémoire, et je crois que les gens vont en admettre le bien-fondé à mesure que nous étudierons la question.

Après avoir pris connaissance de votre argumentation, j'aimerais examiner la question du camionnage interprovincial. J'ai découvert que les règlements sont aimés par les transporteurs qui détiennent un monopole et qui ne veulent pas le perdre. Par exemple, pensez à une entreprise qui, en vertu des règlements, détenait une franchise l'autorisant à transporter des passagers de Calgary à Edmonton ou de Calgary à Winnipeg. Les affaires allaient de mieux en mieux dans le secteur du transport par autobus, mais aucune entreprise ne pouvait y participer, et à chaque audience, Greyhound venait témoigner et essayer de démontrer qu'elle faisait bien son travail. Elle ajoutait quelques autres autobus. Mais si quelqu'un voulait investir de l'argent et s'il pensait pouvoir faire un aussi bon travail que Greyhound, il essayait un refus parce qu'il n'avait pas de dépôt. Cela représentait trop de capitaux au départ, mais même s'il les avait eus, les commissions des transports routiers avaient tendance à accepter les objections soulevées par ceux qui étaient déjà en place.

[Text]

• 2005

I have seen people who would have made excellent truckers kept out because the firm that had the franchise kept adding more trucks. Sure it added some more employment, but it lost the capital of those who wanted to invest. I mention that only because I like the way you have set it out here. If we can get more people to enter and invest their money into this, with new ideas and competition—because competition is the lifeblood of free enterprise—then I think we are going to make a far better country.

I really do not have a question. Perhaps you have found the same thing in the trucking business. I simply say I like the way you have it set out.

Mr. Sheffield: I would be glad to answer any more questions like that; it is terrific.

I think in the trucking business a lot of the money is actually invested in lawyers to fight the battle, and it is very frustrating for shippers who would like to use people. There are a lot of empty miles going on.

I can give you a classic example. The automotive parts industry has been growing in southwestern Ontario—Chatham, Windsor, Kingsville, that area. We had a terrible time getting people as our volume went up to haul the goods. What we finally had to do—I say had to do; it was terrible that this was not a natural thing—was go and find a lot of the small origin carriers in southwestern Ontario who were hauling grain into Toronto, for example, who would never have thought to come to “a large company” like us to ask to haul steel. We have a whole series of them now. It was a very laborious process to get them all licensed because all the people—who really did not want to run to Windsor from Hamilton; they really wanted to run to Detroit instead because they get 50% more because they have an X licence... we finally got those people into the marketplace.

They are happy because now they are running both ways loaded. We are happy because now we are able to service the customers in southwestern Ontario. But we would have solved the problem about four years earlier if we did not have all the highway boards to go through.

Mr. Taylor: My experience has been the same. It is not only time-consuming, but it is costly. As a matter of fact, the Saskatchewan government and the Alberta government at one time were able to cut down some of the costs, although the time element did not change a bit, by having one hearing with the Saskatchewan Highway Traffic Board and the Alberta Highway Traffic Board. We tried to expand that and get Manitoba and Ontario into it.

If we could have had one hearing for the four or five provinces then there might have been some sense to it, but when they have to have a hearing that calls lawyers, shippers and time and money and travelling it runs into thousands of

[Translation]

J'ai vu des gens qui auraient fait d'excellents camionneurs et qui ont été exclus parce que l'entreprise qui détenait la concession ajoutait toujours d'autres camions. Il est certain que cela augmentait le nombre d'emplois, mais cela entraînait aussi la perte des capitaux de ceux qui voulaient investir. J'en parle seulement parce que j'aime la façon dont cela fonctionne ici. Si on peut convaincre plus de gens d'investir leur argent là-dedans, avec de nouvelles idées et la concurrence—parce que la concurrence est le souffle de la libre entreprise—je pense que nous aurons un bien meilleur pays.

Je n'ai pas vraiment de questions. Peut-être avez-vous trouvé la même chose dans l'industrie du camionnage? Je dis tout simplement que j'aime la façon dont cela fonctionne.

M. Sheffield: Je serais heureux de répondre à d'autres questions comme celle-là; c'est merveilleux.

Je pense que dans l'industrie du camionnage, une grande partie de l'argent sert à payer des avocats qui essaient de gagner la bataille, et c'est très frustrant pour les expéditeurs qui aimeraient avoir recours à des gens. Il y a beaucoup de millage inutile.

Je peux vous donner un exemple classique. L'industrie des pièces automobiles est en pleine croissance dans le sud-ouest de l'Ontario—Chatham, Windsor, Kingsville, cette région-là. Nous avons eu beaucoup de difficultés à trouver des gens quand notre volume de marchandises à transporter a augmenté. Nous avons finalement dû—et je dis bien «dû», c'est effrayant que ce ne se soit pas passé naturellement—aller chercher plusieurs petits transporteurs du sud-ouest de l'Ontario, qui transportaient du grain à Toronto, par exemple, et qui n'auraient jamais pensé de venir demander à «une grosse compagnie» comme la nôtre du transport de l'acier. Ce fut très difficile de leur faire obtenir leur permis parce que tous les gens—qui ne voulaient pas vraiment faire le voyage de Hamilton vers Windsor; ils voulaient plutôt aller vers Détroit parce qu'ils obtiennent 50 p. 100 de plus à cause de leur plaque... nous avons finalement réussi à faire entrer ces gens-là sur le marché.

Ils sont contents parce que maintenant ils transportent une cargaison à l'aller et au retour. Nous sommes contents parce que nous pouvons offrir un service aux clients du sud-ouest de l'Ontario. Mais nous aurions pu régler le problème quatre ans plus tôt si nous n'avions pas dû passer par l'intermédiaire des commissions des transports routiers.

M. Taylor: J'ai eu la même expérience. Cela ne prend pas seulement du temps, mais aussi de l'argent. De fait, les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta ont déjà réussi à diminuer une partie des coûts, même si c'était tout aussi long, en fusionnant les audiences de la commission des transports routiers de la Saskatchewan et de la commission des transports routier de l'Alberta. Nous avons essayé d'étendre cela et de convaincre le Manitoba et l'Ontario d'y participer.

Si on pouvait avoir une seule audience pour quatre ou cinq provinces, cela pourrait avoir du sens; mais quand il doit y avoir une audience, ce qui nécessite des avocats, des expéditeurs, du temps, de l'argent et des déplacements, cela finit par

[Texte]

dollars. It just makes it prohibitive for someone who wants to get into the business, has good ideas and enough capital to get into the business, but they have to waste it on things like that. So even if we are able to undo some of that we are certainly going to help the trucking business and give better prices to the consumers.

Mr. Sheffield: Send a copy of your report to Ed Fulton in Ontario, will you?

Mr. Taylor: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

To continue along the line of the questioning we have had in the past, and we have had witnesses who have said that it is going to put a lot of small shippers out of business . . .

Mr. Sheffield: Small carriers.

The Vice-Chairman: Small carriers. We are talking nationally now, not only for Stelco. If you were shipping into an extreme region, be it east or west in Canada, getting a confidential rate, would you say that in terms of the freedom to move it would be only fair if you get a confidential rate shipping loaded into an eastern area . . . ? For example, if I talk about Newfoundland, the Maritimes or the Gaspé, when you go in full, if you are using CN as the carrier, the same confidential rate for a small shipper should be used. So instead of their coming back late, they would get a comparable rate.

• 2010

Mr. Sheffield: Certainly. Quite often, where most of the products move east, say Toronto to Halifax, generally speaking I would say the person coming out of Halifax would get the better rate.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. We are on the same line.

Mr. Sheffield, you mentioned during the course of your comments earlier that in the United States you would be considered a small shipper. By the same token, there are pretty large corporations over on the other side. What would you do if there were a real attempt to merger, to take over? Do you consider the present mechanism that is in existence sufficient to protect you from such take-over, such as the Combines Investigation Act and the volume of traffic, the volume of business, to maintain a competitive market in this country?

Mr. Sheffield: When you are talking about take-over, are you talking about a carrier take-over or a steel company take-over?

Mr. Reid: Well, you are a big shipper.

Mr. Sheffield: Okay.

[Traduction]

coûter des milliers de dollars. C'est beaucoup trop dispendieux pour quelqu'un qui veut commencer dans l'industrie, qui a de bonnes idées et assez de capitaux pour lancer une affaire, car il doit gaspiller son argent pour des choses comme cela. Si nous pouvions en éliminer une partie, nous aiderions certainement l'industrie du camionnage, qui pourrait offrir de meilleurs prix aux consommateurs.

M. Sheffield: Veuillez envoyer une copie de votre rapport à Ed Fulton, en Ontario.

M. Taylor: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor.

Continuons avec le genre de questions que nous avons eues par le passé, et nous avons eu des témoins qui ont affirmé que cela mènerait plusieurs petits expéditeurs à la banqueroute . . .

M. Sheffield: De petits transporteurs.

Le vice-président: De petits transporteurs. c'est à l'échelle nationale, et pas seulement chez Stelco. Si vous aviez une entreprise d'expédition dans une région éloignée, que ce soit dans l'est ou dans l'ouest du Canada, et que vous ayez un taux confidentiel, penseriez-vous que du point de vue de la liberté de mouvement, ce serait seulement équitable que vous ayez un taux confidentiel pour expédier des cargaisons dans une région de l'Est . . . ? Par exemple, si vous livrez un plein chargement à Terre-Neuve, aux Maritimes ou à Gaspé en utilisant le CN comme transporteur, vous devriez bénéficier du même taux confidentiel que les petits expéditeurs. Ainsi, au lieu d'être défavorisés par rapport aux grosses entreprises, ces derniers obtiendraient un taux comparable.

M. Sheffield: Certainement. Assez souvent, dans le cas où des produits sont expédiés vers l'Est, disons de Toronto à Halifax, je dirais que, dans l'ensemble, l'entreprise d'Halifax obtiendrait un meilleur taux.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup. M. Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président, nous sommes d'accord.

Monsieur Sheffield, vous avez mentionné plus tôt que, aux États-Unis, vous seriez considéré comme un petit expéditeur. C'est donc dire qu'il y a des sociétés passablement importantes de l'autre côté de la frontière. Que feriez-vous s'il y avait une véritable tentative de fusion, de prise de contrôle? À votre avis, les mécanismes actuels, par exemple la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, sont-ils suffisants pour vous protéger contre une telle prise de contrôle, et le volume de trafic et le chiffre d'affaires, pour assurer un marché concurrentiel dans ce pays?

M. Sheffield: Lorsque vous parlez de prise de contrôle, faites-vous allusion aux transporteurs ou aux fabricants de produits d'acier?

M. Reid: Eh bien, vous êtes un important expéditeur.

M. Sheffield: D'accord.

[Text]

Mr. Reid: I am looking at it from both ways, I will have to admit, because I was wanting to come down to the second aspect. What if somebody were determined to put you out of business by predatory pricing and predatory rates, confidential rates? I assume as well that these could be term rates. What if this were taking place to your detriment? In effect, what reaction would you have? What appeal course would you have? How would you survive if somebody were determined to put you out of business?

Mr. Sheffield: My initial answer is that our attack would be in the marketplace first. The condition you are describing presumes that an awful lot of things can be controlled by he who is trying to beat us in the marketplace. A good traffic manager, in a lot of cases, is really just a competition creator, and that obviously would be what we would go after first. I would be hard pressed to think of a situation where we would be coming to ask somebody to protect us.

Now, as long as what we are talking about is fair competition . . . If you take a look, the biggest problem really is unfair competition, and if what you are asking me is whether or not the Combines Investigation Act is good enough to prevent predatory pricing, I am not sure I can answer the question. In terms of transportation itself and the buying of transportation, I do not think I would admit that somebody could beat us that badly.

Mr. Reid: Is it because Stelco is so firmly established that you take that position? I ask you to weigh this up against a multinational corporation on the other side that is making a determined bid and talking in terms of unfair competition. We have heard of pricing; we have heard of bail-outs, etc., so I am not altogether so naive as to think big business does not ask for hand-outs too. I am looking for process and mechanisms, though, that would protect you as a Canadian in business in competition primarily by one from the other side of the line.

If the chairman stops me, I am just coming to another question, and I am sorely tempted to talk in terms of inroads in trade in the United States; but primarily trucking, transportation inroads on the U.S. side itself on a reciprocal basis. But the first concern is on protecting the home market.

Mr. Sheffield: I am trying to think of how to answer the question. What you are really asking me is whether or not I believe the truckers should be afraid of the American menace. Is that part of the question?

Mr. Reid: It is part of the question, yes.

• 2015

Mr. Sheffield: I think I alluded to it in this submission. What we see happening in the trucking industry in steel is 10 years ago we dealt with, I will call them A carriers. In Ontario we would talk about the carrier who has the terminal and does the terminal business, and there would be a city driver and

[Translation]

M. Reid: J'envisage la question des deux points de vue, je dois dire, parce que je voulais en venir au second aspect. Qu'arriverait-il si quelqu'un décidait de vous mettre en faillite en pratiquant des prix et des tarifs déloyaux, des tarifs confidentiels? Je suppose également que ces tarifs pourraient être provisoires. Qu'advierait-il si ces pratiques étaient dirigées contre vous? En fait, quelle serait votre réaction? Quel serait votre droit de recours? Comment feriez-vous pour survivre si quelqu'un était déterminé à vous mettre en faillite?

M. Sheffield: Dans ma réponse initiale, j'ai dit que notre attaque porterait d'abord sur le marché. La situation que vous décrivez laisse supposer que celui qui essaie de nous couper l'herbe sous le pied peut avoir la mainmise sur un nombre incroyable d'éléments du marché. Dans bien des cas, le travail d'un bon directeur du transport consiste vraiment seulement à susciter la concurrence, et cela serait évidemment notre premier objectif. Il me serait difficile de penser à une situation où il nous faudrait demander à quelqu'un de nous protéger.

Maintenant puisque nous parlons de concurrence loyale . . . Si vous examinez la situation, le problème le plus sérieux est vraiment celui de la concurrence déloyale et si vous me demandez si la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions est assez bonne pour empêcher la fixation de prix déloyaux, je ne suis pas certain de pouvoir vous répondre. En ce qui a trait au transport proprement dit et à l'achat de services de transport, je ne crois pas que je puisse admettre qu'on pourrait nous devancer tant que cela.

M. Reid: Est-ce parce que la Stelco est si fermement établie que vous prenez cette position? Je vous demande de prendre en considération le cas de la société multinationale de l'autre côté qui fait une soumission déterminée et qui parle en termes de concurrence déloyale. Nous avons entendu parler de tarification, nous avons entendu parler d'opérations de sauvetage, etc.; je ne suis donc pas naïf au point de croire que les grosses entreprises ne demandent pas d'aide financière, elles aussi. Je suis cependant à la recherche de processus et de mécanismes qui vous protégeraient en tant que Canadiens en affaires menacés par des entreprises de l'autre côté de la frontière.

Si le président m'arrête, j'allais justement poser une autre question et je suis fortement tenté de parler de percées commerciales aux États-Unis, mais surtout de percées du côté des États-Unis dans les domaines du camionnage et du transport, et ce, sur une base réciproque. Mais ma première préoccupation est la protection du marché intérieur.

M. Sheffield: J'essaie de réfléchir à la réponse que je vais vous faire. Autrement dit, vous voulez savoir si je crois que les camionneurs doivent craindre la menace américaine. Cela fait-il partie de votre question?

M. Reid: Cela fait partie de la question, oui.

M. Sheffield: Je crois que vous y avez fait allusion dans votre mémoire. La situation actuelle dans l'industrie du transport des produits d'acier remonte à il y a dix ans; je vais les appeler des transporteurs de catégorie A. En Ontario, nous parlerions du transporteur terminal qui offre des services de

[Texte]

there would be a highway driver and then a city driver at the other end. They virtually all disappeared from the steel market. The steel business is now pretty well operated by medium- and some small-sized firms that may have a high proportion of owner operators, individual investors in their own equipment, who pick up and deliver. We find ourselves more and more dependent on what we call "house carriers". We will deal with companies, largely family-size companies, who do a very, very good job for us. Those people are not going to be displaced by a Yellow freight or a Roadway, there is just no way; I mean, they are not going to be able to give that kind of service. The only area where we think the Americans will have an inroad is some of the LTL business that has been overpriced substantially.

Mr. Benjamin: Less than truckload . . .

Mr. Sheffield: Yes, less than truckload. I do not have an awful lot of sympathy for that: to protect an over-priced, uncompetitive situation.

In terms of the railways, I cannot . . .

Mr. Reid: What about small businesses in the market that do not have full truckloads?

Mr. Sheffield: Canadians? Well, they will be better off. There is no way the Americans are going to eliminate all the Canadian truckers. There is going to be some inroads in LTL freight, and what it is going to do is make Canadian manufacturers, big and small, more competitive.

Mr. Reid: One last question. Do you see, as a major shipper, and you have already indicated that you use big and small carriers for various reasons—but if I have a conscientious concern with respect to the result of this, in that there will only be big carriers left, am I dreaming *Dixie* and away out in left field, or am I wrong?

Mr. Sheffield: I could tell you what we would do. If in the steel industry we ended up with a concentration of carriers that got control of the marketplace, we would get some other people licensed.

Mr. Benjamin: Or start your own.

Mr. Sheffield: Well, in a business like ours, where 80% of what we buy comes in by water and 70% of what we sell goes out by truck, it is awfully hard to run an efficient business. You really have to count on other people coming back in the marketplace. We cannot create a really good private carriage operation. But we would certainly find a way around the problem.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Reid. A short supplementary, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: One of the messages, Mr. Sheffield, that I am taking from what you are saying is that it would be difficult for you to answer at the outset of your evidence. I might like to have asked you whether or not, in your experi-

[Traduction]

livraison à destination avec un conducteur urbain au point de départ et un autre au point d'arrivée, avec, entre les deux, un conducteur routier. Ces transporteurs ont pratiquement tous disparu du marché des produits de l'acier. Ce marché est maintenant assez bien contrôlé par des entreprises de taille moyenne et par quelques petites entreprises, dont un fort pourcentage sont des propriétaires-exploitants et des particuliers qui investissent dans leur propre matériel et qui assurent la cueillette et la livraison des marchandises. Nous dépendons de plus en plus de ce que nous appelons les «transporteurs privés». Nous traitons avec des sociétés en grande partie familiales, qui font du très très bon travail. Ces entreprises ne vont pas être supplantées par des services du genre Yellow ou Roadway; ce n'est tout simplement pas possible, je veux dire qu'elles ne vont pas pouvoir offrir ce genre de service. Le seul secteur où nous croyons que les Américains auront l'avantage est celui des camionnées incomplètes, où les prix sont nettement exagérés.

M. Benjamin: Les camionnées incomplètes . . .

M. Schefffield: Oui, les camionnées incomplètes. Cette idée ne m'inspire pas beaucoup: protéger un marché non concurrentiel où les prix sont exagérés.

En termes de chemins de fer, je ne peux pas . . .

M. Reid: Et que dire des petites entreprises sur le marché, qui n'ont pas de camionnées complètes?

M. Schefffield: Les entreprises canadiennes? Eh bien, elles n'en seront que mieux. Les Américains ne réussiront pas à éliminer tous les camionneurs canadiens. Ils vont faire des percées dans les biens de charge incomplète, qui vont stimuler les fabricants canadiens, petits et gros, et les rendre plus concurrentiels.

M. Reid: Une dernière question. Voyez-vous, en tant que gros expéditeur, et vous avez déjà précisé que vous faites appel à de gros et à de petits transporteurs pour différentes raisons—mais si je m'inquiète sérieusement de gros transporteurs, est-ce que je rêve en couleurs, est-ce que je divague ou ai-je tort?

M. Sheffield: Je pourrais vous dire ce que nous ferions. Si une concentration de transporteurs dans l'industrie des produits d'acier finissait par prendre le contrôle du marché, nous octroierions des licences à d'autres entreprises.

M. Benjamin: Ou vous lanceriez vous-même une affaire.

M. Sheffield: Eh bien, dans un domaine comme le nôtre, où 80 p. 100 de nos achats arrivent par voie d'eau et 70 p. 100 de nos ventes, par camion, il est extrêmement difficile d'exploiter un commerce rentable. Vous devez vraiment compter sur le retour d'autres entreprises sur le marché. Nous ne pouvons pas assurer un vrai bon service de transport privé. Mais nous trouverions certainement une façon de contourner le problème.

Le vice-président: Merci, monsieur Reid. Brièvement, monsieur Forrestall, avez-vous des questions supplémentaires?

M. Forrestall: L'un des points que je retiens, monsieur Sheffield, de votre intervention est qu'il vous serait difficile de répondre au début de votre témoignage. J'aurais aimé vous demander si vous, qui connaissez bien la Stelco, pensez que la

[Text]

ence with Stelco, you had found that Staggers might have afforded an opportunity in the bidding process for business with Stelco, as opposed to a Canadian operator who did not have certain of the advantages. I am less anxious to ask you that now because of what you have said, but could you take a stab at that? Has Stelco any reason to believe that Staggers might have created unfair competition for Canadians, and I am talking in the sense of transportation?

Mr. Sheffield: Do you mean that it has put Canadian manufacturers at a disadvantage?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Sheffield: Certainly in the situation where the final destination is in Canada, and they are Canadian and American manufacturers, it has caused some problems because of the visibility of the domestic rates in Canada and the fact that there are not visible rates trans-border any more, and there have not been for quite a while. Just to solve that problem alone, you almost need to introduce confidential contracts in Canada to help. That really has not . . .

Mr. Benjamin: On international traffic.

Mr. Sheffield: No, no. If, for example, you have an operation in Calgary and you are selling in the Toronto market, and you are competing with somebody who has the same operation in Pittsburg, he knows what you are charging or have to charge for freight from Calgary to Toronto, but you have no idea what he is actually paying, because although there may be a through rate, undoubtedly there is going to be an allowance from the board. It has put Canadian manufacturers at a disadvantage. In our marketplace that really has not been real, but I am sure in a lot of others it is true.

• 2020

Mr. Forrestall: Thank you very much. I appreciate that.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Benjamin, five minutes.

An hon. member: Do we get a third round? Do we get another turn?

Mr. Benjamin: We can go to 9 p.m., what the hell. Our supper hour is ruined.

Mr. Forrestall: Mr. Benjamin might go to 9.30 p.m.

Mr. Benjamin: It is not every day we get this kind of . . . I am agreeable.

Mr. Forrestall: There has been great debating and great philosophical discussions. We would appreciate it if you would stick to the paper being discussed.

The Vice-Chairman: Give Mr. Benjamin his time.

Mr. Benjamin: I notice, Mr. Chairman, the submission says:

We view the government's proposal on trucking to be the encouragement necessary to keep the provinces moving

[Translation]

Staggers Rail Act aurait pu favoriser dans le processus de soumission la Stelco par rapport à un exploitant canadien qui ne jouissait pas de certains des avantages. Cette question me tient à coeur maintenant à cause de ce que vous avez dit, mais pourriez-vous vous risquer tout de même? La Stelco a-t-elle des raisons de croire que la Staggers Rail Act a pu susciter une concurrence déloyale envers les Canadiens, et je parle du point de vue du transport?

M. Sheffield: Voulez-vous dire que cela a mis les fabricants canadiens en position d'infériorité?

M. Forrestall: Oui.

M. Sheffield: Sans aucun doute, dans le cas où la destination finale est le Canada et où il s'agit de fabricants canadiens et américains. Cela a occasionné certains problèmes à cause du caractère public des taux domestiques au Canada et du fait que les taux transfrontaliers ne le sont plus, et ce depuis un bon moment. Seulement pour régler ce problème, vous devez presque autoriser les contrats confidentiels au Canada. Cela n'a pas vraiment . . .

M. Benjamin: Pour le transport international.

M. Sheffield: Non, non. Supposons que vous exploitez une entreprise à Calgary, que vous vendez vos produits sur le marché de Toronto et que vous concurrenzerez quelqu'un qui exploite le même genre d'entreprise à Pittsburg. Il sait ce que vous exigez ou devez exiger pour le transport entre Calgary et Toronto, mais vous n'avez pas la moindre idée de ce qu'il paie réellement parce que, bien qu'il puisse y avoir un tarif de transport direct, la commission va sans doute lui accorder une remise. Cela a eu pour effet de nuire aux manufacturiers canadiens. Nous n'en avons pas tellement senti les effets, mais je suis certain que cela a été vrai pour beaucoup d'autres.

M. Forrestall: Je vous remercie beaucoup. J'apprécie vos commentaires.

Le vice-président: Merci. Monsieur Benjamin, vous avez cinq minutes.

Une voix: Est-ce qu'on va faire une troisième tournée? Est-ce qu'on fait un autre tour?

M. Benjamin: On peut poursuivre jusqu'à 9 heures, de toute façon, le souper, il ne faut plus y penser.

M. Forrestall: Monsieur Benjamin devra peut-être poursuivre jusqu'à 9h30.

M. Benjamin: Ce n'est pas tous les jours que l'on peut . . . Je suis d'accord.

M. Forrestall: Il y a eu de grands débats et de grandes discussions théoriques. Nous vous prions de vous en tenir au document à discuter.

Le vice-président: Laissez M. Benjamin parler.

M. Benjamin: Monsieur le président, voici un extrait du rapport que je vais vous lire:

Nous estimons que la proposition du gouvernement en matière de camionnage offre l'encouragement nécessaire

[Texte]

towards a more nationally oriented, market responsive trucking industry.

I am sure you must be aware that international trucking is federal jurisdiction, that the federal government delegated to the provinces the jurisdiction on interprovincial trucking. Now, you want us to come back again—and by the way, I do not disagree with this—with a national trucking policy. You have 10 provinces, with 10 different sets of rules and regulations on load limits, speed limits, length of truck, how many tires, running around in 10 different directions.

Mr. Sheffield: Manitoba.

Mr. Benjamin: Okay. All of us in this committee have to consider the whole country, not just Stelco.

Mr. Sheffield: We are across the country, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes, but we have to consider everyone. What you are saying, in the final analysis, is that the regulation, whatever amount there is—let us say, it is a minimal regulation on interprovincial and international trucking—must be returned to the federal authority.

Mr. Sheffield: Not at all.

Mr. Benjamin: That is the logical result of your sentence.

Mr. Sheffield: No. What that says is that we think it is the encouragement necessary. The CCMTA has been working at this for a while, but there is a small amount of inertia here and there—having the modes that the truckers compete with deregulated, plus the fact that the federal-provincial agreement encourages each province to do its own thing, get into a more market-responsive environment, that is really what we are referring to. It is a very nice way without trying to take control, of encouraging those who have promised to do it to go ahead and do it.

Mr. Benjamin: How does the trucking industry cope with this, if you have ten jurisdictions interprovincially and also some peripheral involvement in international trucking in each province? How can you get this back into some kind of orderly, regulated system, without returning it all to the national authority?

Mr. Sheffield: People are working in that direction now. I do not think it would be a good idea to move all the trucking regulation back to Ottawa. I think Ontario is going in the right direction, although we need to do a little more prodding with the new government, so that they can pick up the football and run. A number of other provinces have already made commitments to various degrees with the reverse onus, etc.

It is unfortunate that we are going to have non-uniformity, in one form or another, but then again, why do we have provinces?

[Traduction]

aux provinces pour qu'elles s'orientent vers une industrie du camionnage pan-canadienne, et une industrie qui réponde aux besoins du marché.

Vous comprenez bien sans doute que le camionnage international est de juridiction fédérale, tandis que le gouvernement fédéral a délégué aux provinces tout pouvoir en matière de camionnage interprovincial. Maintenant, vous voulez que l'on revienne en arrière—soit dit en passant, je ne suis pas contre cette idée—et que l'on établisse une politique nationale de camionnage. Il existe à l'heure actuelle dix provinces avec dix règlements différents concernant les limites de charge, les limites de vitesse, la longueur du camion, le nombre de pneus; bref, c'est à s'y casser la tête.

M. Sheffield: Au Manitoba.

M. Benjamin: D'accord. Nous tous, au Comité nous devons considérer le pays dans son ensemble, et pas seulement Stelco.

M. Sheffield: Nous sommes dans tout le pays, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui, mais il faut tenir compte de tout le monde. Si je vous comprends bien, en dernière analyse, ce que vous dites, c'est que, quelle que soit l'importance de cette réglementation—et elle est en fait minimale pour le camionnage interprovincial et international—le pouvoir de réglementation doit retourner à l'autorité fédérale.

M. Sheffield: Pas du tout.

M. Benjamin: C'est la conséquence logique de votre phrase.

M. Sheffield: Non. J'entends par là que nous pensons que cela fournira l'encouragement nécessaire. La CCMTA y travaille depuis quelque temps déjà, mais a constaté un peu d'inertie ici et là, vu les modes de transport auxquels les camionneurs doivent faire la concurrence dans un contexte de déréglementation et vu que l'entente fédérale-provinciale encourage chaque province à assumer son autonomie pour que l'industrie puisse répondre davantage aux besoins du marché. C'est de cela que je parle. C'est dire d'une façon gentille que, sans essayer de prendre le contrôle, nous encourageons ceux qui nous ont fait des promesses à les tenir.

M. Benjamin: Comment l'industrie du camionnage peut-elle en venir à bout s'il y a dix compétences en matière de réglementation interprovinciale et compte tenu de vos activités périphériques dans chaque province en matière de camionnage international? Comment faites-vous pour mettre de l'ordre dans tout cela, pour obtenir un système réglementé, sinon en renvoyant tout cela à une autorité nationale?

M. Sheffield: Les gens travaillent maintenant dans ce sens. Je ne pense pas que ce serait une bonne idée que toute la réglementation en matière de camionnage retourne entre les mains d'Ottawa. Je pense que l'Ontario a fait un grand pas dans la bonne direction, même s'il faut toujours aiguillonner le nouveau gouvernement pour qu'il se décide à agir. Un certain nombre d'autres provinces ont déjà pris des engagements à des degrés divers . . .

Il n'y aura aucune uniformité sous quelque forme que ce soit et c'est regrettable, mais après tout, pourquoi avons-nous des provinces?

[Text]

Mr. Benjamin: You ran around that very well. They should promote you. But you are not going to have it both ways, I can tell you, no matter what this committee decides or recommends.

• 2025

The Staggers Rail has been raised repeatedly, and it has put transporters and shippers and receivers in Canada in a very difficult position on international traffic between Canada and the United States, which is most of our international traffic. Are you submitting that the implications of the Staggers act, as it applies to the United States, is equally applicable to domestic traffic within Canada, that the same kind of regime could, and should, apply here because supposedly we are so comparable?

Mr. Sheffield: Domestic traffic is obviously different. As to transporter traffic, the Canadian railways are just one more of the people in a succession of people on a particular route. They may be the origin carrier or the destination carrier; they may own branch lines we would use as bridge carriers, like the Grand Trunk or the Soo Line or whatever, in the U.S. So that obviously really is the same. For transporter freight it really is a North American business.

Domestically, certainly we are different. But I am not sure that the situation is so different from particular areas in the U.S. For example, if you are trying to go in or out of Arizona, you have really only two carriers and they are both big carriers. So I am sure that people shipping from San Francisco into Arizona have the same sort of problem we would see going Toronto-Calgary.

I think the key thing in Canada is that the Canadian railways... well, it is not as though one of them is a Conrail or a Penn Central which is going to go down the tubes, they are both very strong. As we say in our brief—you know, we go through this quite often. Sometimes I think the fear one sees from some shippers is that because the Canadian railways are so good they are going to have a hard time staying even with them in a negotiation. I mean, the Canadian railways are by far away above the other modes in their professionalism in the marketing field. And if you do not know your own business, you are in real trouble, because they know it inside out. When they come after the freight, they know it really well.

So certainly it will be different in Canada. But to think that it is going to damage the Canadian railways because they cannot handle it, I really have a hard time even considering that as a possibility.

Mr. Benjamin: Well, I was not talking only about the railways. I was meaning within our own domestic transporta-

[Translation]

M. Benjamin: Vous vous en êtes très bien sorti; vous devriez être promu. Mais il reste que vous ne pourrez pas tout avoir, c'est moi qui vous le dis, en dépit de toutes les décisions et de toutes les recommandations faites par le Comité.

La *Staggers Rail Act* a été soulevée à plusieurs reprises et elle a mis les transporteurs, les expéditeurs et les réceptionnaires au Canada dans une position très difficile en ce qui concerne le trafic international entre le Canada et les États-Unis, qui constitue le plus gros de notre trafic international. Est-ce que vous dites que la *Staggers Act* telle qu'elle s'applique aux États-Unis peut aussi s'appliquer à notre trafic intérieur au Canada, qu'un régime semblable pourrait et devrait être appliqué ici parce que nos deux pays sont supposément comparables?

M. Sheffield: Le trafic intérieur est évidemment différent. Pour ce qui est du trafic des transporteurs, les sociétés canadiennes de chemins de fer ne constituent qu'un maillon de l'industrie du transport. Nos chemins de fer nationaux peuvent servir de transporteur d'origine ou de transporteur de destination; ils peuvent être les propriétaires de lignes d'embranchement pouvant servir d'intermédiaires de transport, par exemple le *Grand Trunk* ou le *Soo Line* ou autre aux États-Unis. C'est évidemment du pareil au même. L'industrie du fret est à l'échelle du continent nord-américain.

Pour ce qui est de notre trafic intérieur, nous sommes évidemment différents. Mais je ne suis pas si sûr que la situation soit si différente de celle de certaines régions des États-Unis. Par exemple, si vous essayez d'entrer en Arizona ou d'en sortir, vous n'avez en définitive que le choix entre deux transporteurs, qui sont tous les deux de grandes entreprises. Je suis certain que les gens qui expédient à partir de San Francisco en Arizona ont le même genre de problème que l'on aurait par exemple entre Toronto et Calgary.

D'après moi, la principale caractéristique de nos sociétés de chemins de fer au Canada, qui n'ont rien à voir avec *Conrail* ou *Penn Central*, qui sont à la veille de fermer boutique, est qu'elles sont très fortes. Comme nous l'avons dit dans notre exposé... vous savez, nous avons souvent l'occasion de nous en rendre compte. Parfois certains expéditeurs craignent que, parce que les sociétés canadiennes de chemins de fer sont à ce point solides, d'avoir beaucoup de mal à se faire valoir au moment de négocier avec elles. Les sociétés canadiennes de chemins de fer laissent loin derrière elles les autres modes de transport pour ce qui est de leur professionnalisme dans le domaine de la mise en marché. Si vous ne connaissez pas votre affaire, vous êtes dans de beaux draps, parce que, elles, elles s'y connaissent. Lorsqu'elles cherchent à s'accaparer une part du marché du trafic-marchandises, vous pouvez être sûrs qu'elles connaissent très bien leur affaire.

Il est bien certain que ce sera différent au Canada. Mais quant à croire que cela va nuire aux sociétés canadiennes de chemins de fer parce qu'elles ne seront pas à la hauteur, j'ai beaucoup de mal à y croire.

M. Benjamin: En fait, je ne parlais pas seulement des chemins de fer. Je parlais surtout de l'industrie du transport

[Texte]

tion. What I am trying to say is that the two situations are not comparable. The Americans have 10 times the population, 10 times or more of the product being moved, and more than 10 times as many outfits doing the transporting. Also, they have a smaller geography and a milder climate.

Mr. Sheffield: Yes. But not everywhere. Okay? The kind of condition we have you could probably find a comparable condition for in the U.S., which has to live under Staggers.

But even if it is different, as I said, we have been campaigning to get rid of section 279 since anybody would listen. The only thing that really has struck me recently about 279 is that there are 278 obligations before you get to 279, which shows you very clearly that the railways have a pretty awesome burden on them from everybody. That is what has really prompted us to realize . . . well, effectively I support one of the things the railways are concerned about in *Freedom to Move*, which is that it does not include enough of the costs-side deregulation. We are not sure that it has to be a part of the legislation; it may just have to be a will to strip away the problems they face on a regular basis, like the famous cabooseless trains.

The Vice-Chairman: Thank you. We will now go to Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I would like to talk about the captive shipper for a minute, and also the inter-switching limits. Do you think the inter-switching limits should be increased beyond the statutory four miles in the way they are today?

Mr. Sheffield: If they were, we would not object. But we do not think it is necessary.

Mr. Taylor: Do you think the limits should be set by regulation, by law?

Mr. Sheffield: The question you are asking is how much intramodal competition should there be. There are three kinds of competition, obviously: market competition, which really is the bottom line, no matter what; modal competition; and intramodal competition. The inter-switching limits just helps to define how much intramodal competition you have. So obviously anybody would like to have as much of that as possible. It makes the job easier. Part of the problem, I guess, is that inter-switching has been there for so long that it is very difficult to undo what has been done. We would like to see it expanded, but you will notice we did not spend a lot of time doing that. It really contradicts what we are talking about. That is not free enterprise.

[Traduction]

intérieur. Ce que j'essaie de faire valoir, c'est que les deux situations ne sont pas comparables. Les Américains ont dix fois plus de population, dix fois ou même plus de trafic de marchandises, et plus de dix fois le nombre d'entreprises dans le secteur des transports. Aussi, le pays est moins étendu, et le climat, plus doux.

M. Sheffield: Oui. Mais pas partout. On pourrait probablement trouver là-bas une situation comparable à la nôtre, mais aux États-Unis ils doivent vivre avec la loi *Staggers*.

Mais même en admettant que la situation soit différente chez nous, n'a-t-on pas fait campagne ici pour se débarrasser de l'article 279 depuis qu'il y a quelqu'un pour nous écouter. La seule chose qui m'a frappé dernièrement au sujet de l'article 279, c'est qu'il y a 278 autres contraintes avant d'en arriver à la deux cent soixante dix-neuvième; c'est pour vous dire que les chemins de fer ont été assaillis de tous bords et de tous côtés. C'est à cause de cela que nous nous sommes vite rendu compte que . . . eh bien, effectivement j'appuie l'un des points que les chemins de fer ont soulevé concernant le document *Aller sans entraves*: c'est que l'on n'a pas touché suffisamment à l'aspect du coût de la dérèglementation. Nous ne sommes pas certains que cela doit faire partie de la loi; il suffirait peut-être d'affirmer la volonté d'éliminer les problèmes auxquels les chemins de fer ont à faire face sur une base régulière, comme par exemple dans le cas des fameux fourgons de queue.

Le vice-président: Merci beaucoup. La parole est maintenant à M. Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, je voudrais vous parler une minute des expéditeurs captifs et aussi des limites réciproques de transit. Croyez-vous que les limites réciproques de transit devraient être augmentées au-delà des quatre milles réglementaires comme présentement?

M. Sheffield: Nous n'aurions aucune objection à ce qu'elles le soient. Mais nous ne pensons pas que cela soit nécessaire.

M. Taylor: Pensez-vous que les limites devraient être établies par réglementation, par une loi?

M. Sheffield: Vous demandez jusqu'à quel point il devrait y avoir une concurrence intramodale. Il y a trois sortes de concurrence: il y a évidemment la concurrence pour obtenir le marché, c'est la plus fondamentale, toutes les autres se résument à cela; il y a la concurrence intermodale; puis il y a la concurrence intramodale. Les limites réciproques de transit aident à définir le niveau de concurrence intramodale. Évidemment, tous, nous souhaiterions en voir le plus possible. Cela servirait à faciliter notre travail. À mon avis, une partie du problème réside dans le fait que les échanges de voies existent depuis si longtemps qu'il est difficile de supprimer ce qui a déjà été fait. Nous aimerions voir cette mesure appliquée plus librement, mais vous remarquerez que nous n'avons pas accordé beaucoup de temps à cette idée. En réalité, elle contredit ce dont nous parlons; il ne s'agit pas de la libre entreprise.

[Text]

• 2030

To be frank, we also have a problem with the idea of having one railway forced to give up its facilities to the other. We would really have a hard time if you came to us and said Algoma must be allowed to use your new strip mill, please.

Mr. Benjamin: It is not comparable.

Mr. Sheffield: I am not so sure.

Mr. Benjamin: It is not in the public interest.

Mr. Sheffield: It depends on what is defined by the public interest. Personally, I have a philosophical problem with that. If all of that went through, we would not object to it. But it may be a little much.

Mr. Taylor: The Canadian Manufacturers' Association indicated when they were before us that they did not think there was any competition between the railways at all. What do you think, at the present time?

Mr. Sheffield: My comment is that we spend a lot of time trying to make them compete with each other. On the occasions we are successful, we are very pleased.

Mr. Taylor: Have you ever found that their rates are exactly the same?

Mr. Sheffield: They may not be at the beginning of the negotiations but they always are at the end.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Taylor: Do you think under *Freedom to Move* that the service and the rate competition would be increased?

Mr. Sheffield: Certainly.

Mr. Taylor: You think it would be increased.

Mr. Sheffield: Right now the only time the Canadian railways compete very vigorously is when you are about to locate a plant and they want to make sure you are on their line. That kind of competition would happen more and more often for market.

Mr. Taylor: One other question, Mr. Chairman, if I may.

On page 5 you mention that there should not be joint shipper negotiations. The Canadian Industrial Transportation League, representing about 450 shippers, said that shippers should be allowed to combine to negotiate contracts with the railways. Why do you think they should not?

Mr. Sheffield: We did not say they should not. We said it is irrelevant as far as we are concerned. And we can really only speak from the steel industry point of view. A long time ago, the steel industry worked together as a joint committee. We

[Translation]

Pour être francs, nous devons admettre que nous acceptons mal l'idée qu'une compagnie de chemins de fer soit obligée de remettre ses installations à une autre. Nous aurions beaucoup de mal à comprendre si vous déclariez qu'il faut permettre à Algoma d'utiliser votre nouveau laminoir.

M. Benjamin: On ne peut comparer ces deux situations!

M. Sheffield: Je n'en suis pas certain.

M. Benjamin: Il ne s'agit pas, dans le deuxième cas, de l'intérêt public.

M. Sheffield: Tout dépend comment on définit l'intérêt public; personnellement cette éventualité soulève à mes yeux une question de principe. Si le tout devait être adopté, nous ne nous opposerions pas, mais c'est peut-être aller trop loin à mon avis.

M. Taylor: L'Association des manufacturiers canadiens a indiqué, lorsqu'elle témoignait devant nous, qu'elle ne croyait pas qu'il existe une concurrence entre les compagnies de chemins de fer. Quel est votre avis à ce sujet à l'heure actuelle?

M. Sheffield: Nous consacrons beaucoup de temps à essayer de créer une concurrence entre les compagnies de chemins de fer et lorsque nous réussissons, nous en sommes très fiers.

M. Taylor: Avez-vous déjà constaté que leurs tarifs sont exactement les mêmes?

M. Sheffield: Pas au début des négociations, mais ils le sont toujours à la fin.

Des voix: Ah ah!

M. Taylor: Selon vous, est-ce qu'en vertu de l'application des propositions contenues dans *Aller sans entraves* la concurrence augmenterait dans les services et les tarifs?

M. Sheffield: Certainement.

M. Taylor: Vous croyez que la concurrence augmenterait?

M. Sheffield: À l'heure actuelle, les compagnies de chemins de fer canadiennes s'affrontent réellement dans une seule situation, soit lorsqu'une entreprise prévoit de construire une usine et qu'elles veulent s'assurer que celle-ci sera située près de leur ligne. Ce genre de concurrence se produirait de plus en plus souvent à l'égard du marché.

M. Taylor: Permettez-moi de poser une autre question, monsieur le président, si je le peux.

À la page 5, vous déclarez qu'il ne devrait jamais se produire de négociations conjointes de la part de tous les expéditeurs. La Ligue canadienne des transports industriels, qui représente environ 450 expéditeurs, est d'avis que ceux-ci devraient avoir la possibilité de se regrouper afin de négocier des contrats auprès des compagnies de chemins de fer. Pourquoi êtes-vous d'avis contraire?

M. Sheffield: Nous n'avons jamais déclaré que les expéditeurs ne devraient pas se regrouper; nous avons simplement dit que, selon nous, cette façon de procéder n'est pas appropriée. De plus, nous exprimons uniquement le point de vue de

[Texte]

stopped doing that about a decade ago and we think we have done better instead of worse. I cannot comment on the forest industry or the pulp and paper industry. I do not know them well enough to be able to say whether their industry is the same.

We really are just responding to the kinds of things that are natural questions, such as, do you believe the railways have to compete, and, do you want to maintain the ability to go as a captive group of shippers? And our response is no, fine with us.

Mr. Taylor: But when you were using ... ? Did you hire brokers to negotiate?

Mr. Sheffield: I was not with the firm at the time, but no. Basically, the group made a pilgrimage to Montreal to see the railway pricing guys in the headquarters.

Mr. Taylor: Do you think there would be a place for brokers to act as middlemen between the railways and the shippers, particularly where confidential contracts are allowed?

Mr. Sheffield: I am not sure why you would need a broker, unless you were a firm who did not have somebody who specialized in traffic and you wanted to hire that expertise for the particular few movements that were necessary. That would make quite a bit of sense. That kind of thing goes on now. You know, if somebody is considering opening up a new coal mine or whatever, and they really do not have the transportation expertise, they go and get it. That is not uncommon. When we deal on a project basis—talking about pipelines again—many of our customers have exactly that. They have management groups that would look after all the logistics and the construction, but they have an arm that specializes in transportation that they will only bring onstream when they are building a pipeline. Then they do not need them any more.

Mr. Taylor: There is one other point if I have a minute or so. The point I would like to get your views on is connected to these confidential contracts. We have had people before us, or organizations, strongly opposed to confidential contracts. Yet this is going on today in almost every industry. I am thinking about a grocery store. If I go in and buy one pound of coffee, I pay the price that is on the shelf. But if I go in to buy 200 pounds of coffee, I talk to the manager to see if I cannot get a better price. I would get a confidential contract. Nobody knows how much I am paying for the coffee, because I am buying 200.

[Traduction]

l'industrie de l'acier. Les membres de cette industrie ont déjà travaillé ensemble à titre de comité mixte, mais il y a longtemps de cela; nous avons cessé il y a environ dix ans et nous croyons que c'était pour le mieux. Je ne peux faire aucun commentaire de la part de l'industrie de l'abattage ou de l'industrie des pâtes et papiers. Je ne les connais pas suffisamment pour pouvoir dire si les commentaires sont les mêmes dans leur cas.

En fait, nous répondons simplement aux genres de questions qui correspondent à des interrogations bien naturelles, par exemple croyez-vous que les compagnies de chemins de fer devraient se faire concurrence et désirez-vous conserver la possibilité d'agir à titre de groupe d'expéditeurs captifs? Notre réponse est non, et voilà qui est bien.

M. Taylor: Mais lorsque vous utilisez ... Avez-vous engagé des courtiers pour la négociation?

M. Sheffield: Je ne faisais pas partie de la compagnie à cette époque, mais je crois que non. Le groupe a fait un pèlerinage à Montréal pour rencontrer les responsables de l'établissement des prix aux sièges sociaux des compagnies de chemins de fer.

M. Taylor: Croyez-vous que les courtiers pourraient agir à titre d'intermédiaires entre les compagnies de chemins de fer et les expéditeurs, particulièrement dans le cas où les contrats confidentiels sont permis?

M. Sheffield: Je ne suis pas certain de savoir pourquoi on aurait besoin d'un courtier, à moins que la compagnie en cause n'ait aucun employé à son service suffisamment spécialisé en transport et qu'elle désire faire appel à l'extérieur pour trouver de telles compétences afin de régler les quelques déplacements nécessaires. Dans un tel cas, l'utilisation du courtier est très logique et c'est d'ailleurs ce qui se produit à l'heure actuelle. Par exemple, si quelqu'un songe à exploiter une nouvelle mine de charbon, ou quelque entreprise de ce genre, et qu'il ne possède aucune compétence en matière de transport, il va chercher cette compétence à l'extérieur. C'est courant. Lorsqu'on traite un projet à la fois, prenons à nouveau les oléoducs à titre d'exemple, bon nombre de nos clients procèdent exactement de cette façon. Ils font appel à des groupes de gestion qui s'occupent de toute la logistique et de la construction, mais ils ont aussi à leur disposition un service qui se spécialise en transport; ils y feront appel uniquement au moment de la construction de l'oléoduc. Par la suite, les spécialistes deviennent inutiles.

M. Taylor: J'aimerais soulever un autre point si j'ai une minute ou deux. Je souhaiterais connaître votre avis au sujet des contrats confidentiels. Plusieurs personnes ou organisations ont témoigné devant nous pour s'opposer fermement à ces contrats confidentiels. Toutefois, c'est la procédure suivie à l'heure actuelle dans presque toutes les industries. Je pense par exemple à un supermarché de l'alimentation; si j'entre et que j'achète une livre de café, je dois payer le prix indiqué; toutefois, si j'ai l'intention d'acheter deux cents livres de café, je parlerai au directeur pour voir s'il est possible d'obtenir le café à un meilleur prix. J'obtiendrais ainsi un contrat confidentiel. Dans un tel cas, personne ne sait combien je paie le café, car j'en achète 200 livres.

[Text]

• 2035

I am thinking about a large institution. If I go to a freezer plant and buy bacon, I pay the price on the counter. But if I am going to feed 400 people every day and I go to the manager, I can get a confidential contract. Nobody else knows what price I am paying. Why is there such a holler about the fact that we might do the same thing in railways and trucking?

Mr. Sheffield: I think a lot of the concern you hear is that people have been used to running by a set of rules that always told them what their competitors were doing. To have that level of knowledge removed for some is frightening. You have to believe you are going to be able to do as well through your own moxy as your competitor or you are going to be concerned. You are going to want to be protected.

Mr. Taylor: You have to know your costs.

Mr. Sheffield: Yes, you have to know your costs and be able to estimate what your competitors' costs are and what the carriers' costs are.

Mr. Benjamin: How do you find that out if they are all confidential?

Mr. Sheffield: The rate is not what the cost is.

Mr. Taylor: But as a shipper, if I can find a way to load those goods in half a day where it used to take two days, why should I not give the shipper a better price?

Mr. Sheffield: Sure. In the steel industry, the Italians do not phone us and the Brazilians do not phone us and tell us what they are charging for steel that arrives in Oshawa. It is our job to understand what is happening. And sometimes it is hard. But I think the reluctance is really the fact that people have been so used to having it in front of them. The traffic manager's responsibility was to make sure the differential between him and his competitors did not change. As long as the differential stayed the same, he was doing a good job. That is obviously going to change some. It has already changed in the trucking industry, whether you like to admit it or not.

Mr. Taylor: Maybe it is because when you do not know what is going on, you are fearful. I know a lady in my home town who says whenever she is in company and a couple start whispering, she gets nervous, because she thinks they are whispering about her. Well, I would think that would probably be the last thing they would be whispering about. But she is afraid because somebody starts whispering. Maybe people are afraid because they do not know what the other price is, so they do not know whether they can compete against it or not.

Mr. Sheffield: There is no question you will have to be better at your job to compete in this environment.

Mr. Taylor: Or the shipper will not hire you.

[Translation]

Prenons l'exemple d'une très grande institution; si je me présente à une usine de congélation pour acheter du bacon, je devrai payer le prix au comptoir; cependant, si je dois nourrir 400 personnes quotidiennement et que je m'adresse au directeur, je pourrai obtenir un contrat confidentiel. Personne ne saura quel prix je paierai. Pourquoi un tel tollé lorsqu'il est question de faire la même chose pour le transport par chemins de fer et le camionnage?

M. Sheffield: La raison de bon nombre de plaintes est, je crois, que les personnes en cause sont habituées à un ensemble de règles qui leur permettait de savoir en tout temps ce que leurs concurrents faisaient. Certains sont craintifs à l'idée que cette source de connaissances puisse être supprimée. Vous devez vous croire capable de réussir aussi bien que votre concurrent et ce, par vos propres moyens, sinon vous êtes craintif. Dans ce cas, vous exigerez une certaine forme de protection.

M. Taylor: Vous devez surtout connaître vos coûts.

M. Sheffield: Oui, vous devez connaître vos coûts et pouvoir évaluer ceux de votre concurrent et ceux des transporteurs.

M. Benjamin: Comment pouvez-vous prendre connaissance de tous ces facteurs s'ils sont confidentiels?

M. Sheffield: Le tarif ne correspond pas au coût.

M. Taylor: Mais à titre d'expéditeur, si je peux trouver un moyen de charger certains biens en une demi-journée, alors qu'il fallait auparavant deux jours pour faire le même travail, pourquoi refuserais-je d'accorder un meilleur prix?

M. Sheffield: D'accord. Dans l'industrie de l'acier, les Italiens ne nous téléphonent pas, les Brésiliens ne nous téléphonent pas pour nous annoncer le prix qu'ils demandent pour livrer de l'acier à Oshawa. C'est à nous de comprendre ce qui se passe, et c'est parfois très difficile. Cependant, je crois que cette réticence vient du fait que les gens sont tellement habitués à avoir tous les chiffres devant eux. Le gestionnaire du transport devait auparavant s'assurer que la différence entre sa compagnie et les concurrents reste stable. Tant que cette différence demeurerait constante, ce responsable remplissait bien sa fonction. Il est évident que cette situation va changer quelque peu. Elle a déjà changé dans l'industrie du camionnage, que vous l'admettiez ou non.

M. Taylor: Peut-être que dans l'ignorance on est plus craintif. Dans ma ville natale, je connais une dame qui s'énervait dès qu'on chuchote à ses côtés, car elle croit toujours qu'on chuchote à son sujet. À mon avis, c'est fort probablement la dernière personne qu'on choisirait comme sujet de conversation; cela ne l'empêche pas d'avoir peur simplement parce que quelqu'un chuchote. Les gens de l'industrie ont peut-être peur simplement parce qu'ils ignorent l'autre prix et parce qu'ils ne sont pas convaincus de pouvoir être concurrentiels.

M. Sheffield: Il faudra sans aucun doute être plus efficaces au travail pour être concurrentiels dans une telle structure.

M. Taylor: Sinon, l'expéditeur ne fera pas appel à vos services.

[Texte]

Mr. Benjamin: I have had people in the steel industry and the mining industries, potash in particular, complain to me that on the international scene... for example, the Japanese or the Koreans or the Taiwanese build in a subsidy, within their own economy, and as between government and their marine fleets and their manufacturing plants. I guess the classic one was the Alaska pipe line. Built into the rate charged by marine from Japan was a rate that was almost zero, because the Japanese marine industry was a combination of government and the shipbuilders and the marine operators. They could have charged in many respects, in our terms, no freight rate to deliver pipe to Skagway. And here were pipemakers in Canada and the United States faced with that. Well, then, do you not think there should be some amount of regulation that says that kind of competition from outside of Canada is not to be tolerated, on behalf of Canadian manufacturers, processors, and transporters?

Mr. Sheffield: I have been saying for a long time; we are happy with fair competition. When it is unfair competition, then we object—because you can be really good, but that kind of competition you cannot compete with.

• 2040

Mr. Benjamin: Right. That takes you to your next step on rate-setting.

Mr. Sheffield: Yes.

Mr. Benjamin: I had the experience, as did a couple of other colleagues from the House of Commons, of meeting with the general manager of a potash mine in central Saskatchewan in 1970. I asked two railroads and four large trucking companies for a rate on the three different products of their potash mining and processing from there to Vancouver. This was a company whose head office was in New Mexico and New York, a combination of the two, and they had some pretty smart traffic managers and freight rate specialists and what not. They got an identical rate from both railroads and from two of the four or five trucking companies they asked for a rate. They got an identical rate, and they asked them separately.

Their experts could not find any rationale for the rate—the distance to be hauled, it has to go through the mountains, etc.—until one of them accidentally started looking at the rate on those same kinds of potash rates from Gallup, New Mexico to San Diego, California, and that is where they got the rate here in Canada.

Do you not think there should be some kind of a regulation to make sure that sort of thing does not happen?

[Traduction]

M. Benjamin: Certaines personnes de l'industrie de l'acier et de l'industrie de l'exploitation minière, particulièrement de l'exploitation de la potasse, se plaignent du fait qu'au niveau international... par exemple, les Japonais, les Coréens ou les Taiwanais incorporent une subvention, dans le cadre même de leur économie, comme le font leurs gouvernements pour leurs marines marchandes et leurs usines de transformation. Je crois que l'exemple le plus classique est celui de l'oléoduc de l'Alaska. Au tarif exigé par la marine japonaise se trouvait incorporé un tarif presque égal à zéro, simplement parce que l'industrie maritime japonaise regroupe le gouvernement, les entreprises de construction navale et les opérateurs maritimes. Ils ont fort bien pu demander, à plusieurs niveaux selon nous, un prix égal à zéro pour le transport des tuyaux jusqu'à Skagway. Entre temps, les fabricants de tuyaux du Canada et des États-Unis devaient faire face à cette concurrence. Ne croyez-vous pas qu'il devrait exister une certaine réglementation pour interdire ce genre de concurrence extérieure au nom des usines de fabrication et de traitement et des transporteurs canadiens?

M. Sheffield: Voilà ce que je dis depuis longtemps; nous sommes d'accord pour une concurrence équitable, mais lorsqu'elle est injuste, nous nous y opposons, car il est possible d'être extrêmement efficace, mais pas devant une concurrence de cette sorte.

M. Benjamin: C'est bien cela. Cela vous amène à votre prochaine étape de l'établissement des tarifs.

M. Sheffield: Oui.

M. Benjamin: À l'instar de quelques-uns de mes collègues de la Chambre des communes, j'ai eu l'occasion de rencontrer le directeur général d'une mine de potasse du centre de la Saskatchewan en 1970. J'ai demandé à deux compagnies de chemins de fer et à deux grandes sociétés de transport routier d'établir un tarif pour trois produits différents de l'extraction et du traitement de la potasse, depuis cet endroit jusqu'à Vancouver. Il s'agissait d'une compagnie dont le siège social se trouvait au Nouveau-Mexique et à New York, une combinaison des deux, et qui comptait parmi ses employés des directeurs de trafic et des spécialistes des tarifs de marchandises très qualifiés, ainsi que d'autres employés compétents. Ils ont obtenu un tarif identique de la part des deux compagnies de chemins de fer et de deux des quatre ou cinq compagnies de transport routier sollicitées. Ils ont obtenu un tarif identique après leur avoir posé la même question séparément.

Les experts n'ont pas été en mesure de justifier ce tarif de façon rationnelle, par la distance à parcourir, la nécessité de traverser des montagnes, etc., jusqu'à ce que l'un des spécialistes consulte accidentellement la table des tarifs de transport de la potasse depuis Gallup, au Nouveau-Mexique, jusqu'à San Diego, en Californie; c'est ainsi qu'ils ont obtenu le tarif en vigueur au Canada.

Ne croyez-vous pas que nous devrions établir un règlement de façon qu'une telle situation ne se reproduise plus?

[Text]

Mr. Sheffield: The marketplace is the best regulator. Once upon a time the same was true in the U.S. for steel. It was like a domino effect: if one rate changed, like Detroit-Chicago, everything else had to change. One would go and they would all move in sync because the competitive differential between the various competitors was all being held in control. As that marketplace could not be controlled any longer by a group of people such as the railways, those things broke down, and the economies of scale and what actually was the cost and the effectiveness of particular movements ended up being the price leader as opposed to having the whole thing set. What you are describing is exactly what we are trying to make sure does not happen.

Mr. Benjamin: Our regulations told those two railroads and those two trucking companies: You cannot do that; you have to relate your costs of delivery to the rate.

Mr. Sheffield: With the chance of sounding less than humble, if I had a choice of having the CTC look after our interests or me then I would pick me every time.

Mr. Benjamin: Even when you have no place else to turn?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Reid.

Mr. Reid: Last question, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: I will bet you that you will be back here five years from now wanting some regulations.

Mr. Sheffield: If that is the case, then I will make sure you are not on the committee.

Mr. Benjamin: You have just encouraged me to run again.

Mr. Reid: This is sort of a bottom-line question, Mr. Sheffield. It has to do with a comment which led me to believe that you rather thought the provincial transport boards could give the proper control and regulation necessary, even under this paper.

Let me put it to you this way. While the provincial jurisdiction gives them internal rights, it does not necessarily give them interprovincial rights.

From your experience as one of our major shippers and users of carriers and all modes of carriers, recognizing a national concern for the environment, safety and security, are you suggesting that a series of 10 provincial boards would be more effective than 1? Or may I be even more forceful: Cannot a central agency under the Government of Canada protect the safety and security of interprovincial traffic in all modes better than a co-ordination of provincial ones, and can they not treat your concerns as a shipper more effectively than the 10 provincial boards?

Mr. Sheffield: Let me answer that in two ways.

[Translation]

M. Sheffield: Le marché constitue le meilleur instrument de réglementation. La même situation s'est déjà présentée aux États-Unis, dans le cas de l'acier. Il y a eu en quelque sorte une réaction en chaîne: si l'un des tarifs, par exemple, de Détroit à Chicago, était modifié, tous les autres tarifs devaient également l'être, puisque l'écart de tarification entre les divers concurrents faisait l'objet d'un contrôle. Comme le marché ne pouvait plus être contrôlé par un groupe déterminé comme les compagnies de chemins de fer, cette situation ne put durer et les économies d'échelle ainsi que tous les éléments réels de coût et d'efficacité de transports en vinrent à désigner une entreprise dominante, au lieu de dégager une échelle de tarification déterminée. Vous décrivez avec précision une situation que nous désirons prévenir à tout prix.

M. Benjamin: Nos règlements se sont trouvés à signifier à ces deux compagnies de chemins de fer et à ces deux entreprises de transport routier qu'elles ne pouvaient procéder ainsi; il doit exister un rapport entre les coûts de livraison et le tarif.

M. Sheffield: En toute modestie, si j'avais le choix de confier mes intérêts à la CCT ou à moi-même, j'opterais chaque fois pour ma propre personne.

M. Benjamin: Même si vous n'avez aucun autre recours?

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Monsieur Reid.

M. Reid: Une dernière question, monsieur le président.

M. Benjamin: Je suis prêt à parier que vous reviendrez nous voir dans cinq ans, pour nous demander d'établir des règlements.

M. Sheffield: Si c'est le cas, je m'assurerai que vous ne faites plus partie du Comité.

M. Benjamin: Vous m'encouragez à me présenter de nouveau.

M. Reid: Il s'agit en quelque sorte d'une question fondamentale, monsieur Sheffield. Elle porte sur un commentaire qui m'a porté à croire qu'à votre avis, les comités de transport provinciaux étaient en mesure d'assurer un contrôle et une réglementation appropriés, même en vertu de ce document.

J'aimerais vous dire ceci. Même si la juridiction provinciale leur accorde des droits concernant le transport intérieur, elle ne leur accorde pas nécessairement des droits sur le transport interprovincial.

D'après votre expérience à titre d'un de nos principaux expéditeurs et utilisateurs de services de transport de toutes sortes et compte tenu d'une préoccupation nationale pour l'environnement, la sécurité et la prévention, estimez-vous que 10 comités provinciaux soient plus efficaces qu'un seul? Permettez-moi d'être plus direct: un organisme central relevant du gouvernement du Canada ne pourrait-il pas assurer la protection et la sécurité de tous les modes de transport interprovincial mieux que ne saurait le faire un ensemble coordonné d'organismes provinciaux, et ne pourrait-il pas donner suite à vos préoccupations d'expéditeurs de façon plus efficace que les dix comités provinciaux?

M. Sheffield: Permettez-moi de répondre de deux façons.

[Texte]

First, I am not sure there is any basis for the assumption that a centralized control will be better than the individual's. Our experience with the various jurisdictions where we produce and ship a lot of material obviously varies. I really would not like publicly to rate the various transport boards as we view them. But we do not see any advantage in having that taken back over by the federal transport authorities. With the kinds of political ramifications to do so, you would have to see a very large benefit to do that. I would be really hard pressed to suggest that would be helpful.

• 2045

I think the role of the federal government here is one to encourage. I do not think it is one to threaten and suggest that they will take it all away from you if you do not come along.

As I said earlier, if all other modes are working in a market-responsive environment, the truckers will not have a choice. And each of the provincial people, by their own marketplace, will be brought along. This will help.

I do not know if that really answers your question.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Reid.

Mr. Sheffield, there being no further questions, on behalf of the committee, we thank you for appearing before us this evening. I am sure that your brief will be of the utmost importance for this committee.

On behalf of my own constituency, I look forward to Stelco's expanding into the Bonaventure—Magdalen Islands area. Thank you very much, sir.

This meeting is adjourned until tomorrow at 9.30 a.m.

[Traduction]

Tout d'abord, je ne crois pas que l'on puisse affirmer qu'un organisme central soit préférable aux organismes individuels. Notre expérience à ce sujet varie selon les diverses juridictions dans lesquelles nous produisons et expédions une certaine quantité de marchandises. Je ne voudrais vraiment pas coter publiquement les divers comités de transport, comme nous les jugeons. Nous n'entrevoions cependant aucun avantage à remettre le tout aux mains des autorités fédérales en matière de transport. Si l'on tient compte des ramifications politiques d'un tel geste, il faudrait y voir un avantage majeur. Il me serait vraiment difficile d'affirmer qu'un tel geste serait valable.

A mon avis, le rôle du gouvernement fédéral se situe au niveau de l'incitation. Je ne crois pas qu'il doive laisser planer la menace de vous retirer toute autorité, si vous refusez de suivre le mouvement.

Comme je l'ai dit plus tôt, si tous les autres modes de transport obéissent aux lois du marché, les camionneurs n'auront pas le choix. Tous les organismes provinciaux devront suivre le mouvement, selon les lois de leur propre marché. Une telle façon de procéder serait utile.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Reid.

Monsieur Sheffield, comme il n'y a plus d'autres questions, nous aimerions, au nom du Comité, vous remercier de votre témoignage de ce soir. Je suis persuadé que votre mémoire sera d'une très grande importance pour le Comité.

Au nom de ma propre circonscription, j'envisage avec plaisir l'expansion de Stelco dans la région de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine. Je vous remercie beaucoup, monsieur.

La séance est levée jusqu'à demain, 9h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From Stelco:

W.H. Sheffield, Transportation Manager, Central Region.

De Stelco:

W.H. Sheffield, directeur des transports, région centrale.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 32

Tuesday, November 5, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 32

Le mardi 5 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 5, 1985
(42)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Alternates present: Bill Gottselig, Robert Horner, Moe Mantha, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch.

Witnesses: From the Mining Association of Canada: C. George Miller, Managing Director; Kenneth R. Johnston, Inco Ltd., Sudbury, Chairman, MAC Transportation Committee; Carl H.J. Hibbeln, Noranda Sales Corporation, Toronto. *From Garfield Systems Inc.:* Ralph Fishman, Vice-President and General Manager.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

C. George Miller and Kenneth R. Johnston made opening statements and answered questions assisted by Carl H.J. Hibbeln.

At 10:55 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:05 o'clock a.m. the sitting resumed.

Ralph Fishman made an opening statement and answered questions.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(43)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Alternates present: Moe Mantha, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch.

Witness: From Nordair: D.F. Prinnet, Vice-President, Marketing and Commercial Expansion.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 5 NOVEMBRE 1985
(42)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Substituts présents: Bill Gottselig, Robert Horner, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale.

Témoins: De l'Association minière du Canada: C. George Miller, administrateur gérant; Kenneth R. Johnston, Inco Ltée, Sudbury, président, Comité des transports de l'AMC; Carl H.J. Hibbeln, «Noranda Sales Corporation», Toronto. *De «Garfield Systems Inc.»:* Ralph Fishman, vice-président et directeur général.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves».

C. George Miller et Kenneth R. Johnston font des déclarations préliminaires, puis eux-mêmes et Carl H.J. Hibbeln répondent aux questions.

A 10 h 55, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 05, le Comité reprend les travaux.

Ralph Fishman fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 11 h 55, le Comité interrompt les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(43)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 30, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Substituts présents: Joe Mantha, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale.

Témoin: De Nordair: D.F. Prinnet, vice-président, Marketing et expansion commerciale.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves».

The witness read an opening statement and answered questions.

At 4:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le témoin lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 16 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, November 5, 1985

• 0934

The Chairman: Colleagues, I see members sufficient to hear evidence. We have several witnesses today so we had better try to maintain some eye on the clock.

I want to welcome representatives from The Mining Association of Canada, Mr. K.R. Johnston and Mr. C.G. Miller. I guess you have the brief, Mr. Miller, which we appreciate receiving. Perhaps you will introduce the people with you and then we will proceed.

• 0935

Mr. C. George Miller (Managing Director, Mining Association of Canada): Mr. Chairman, we are very grateful for the opportunity to appear before the committee. I would like to introduce my colleagues from the Mining Association of Canada, Ken Johnston, Chairman of the Transportation Committee. Also, in real life he is with Inco Limited in Sudbury. Carl Hibbeln is with Noranda Sales Corporation in Toronto. Then we have two members of the staff of the association besides myself—those gentlemen being John Reid, our senior adviser for matters including transportation and Jacques Hudon, Director of Public Affairs.

Mr. Chairman, there are a few words in our brief about the Mining Association of Canada, and I will just point . . .

The Chairman: Mr. Miller, if you want to give a little opening statement okay, but we appreciate getting your brief ahead of time, which our staff has dissected to a point and then prepared some suggested questions. So the shorter your opening monologue, the better it will be for questions from members who will be here.

Mr. Miller: Indeed, yes. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Hit the highlights of the brief.

The Chairman: Yes, just hit the highlights or whatever.

Mr. Benjamin: I have not had a chance to read it yet.

The Chairman: With the swampland of paper, members realistically cannot read everything in the brief, and it does help members. Mr. Benjamin is being very frank . . . he is certainly always frank although misguided sometimes, but he is certainly frank. The reality is that members are sometimes reading the brief as the witness presents it. So, Mr. Miller, we are trying to educate the members and the witnesses to give the highlights of the brief because our staff have prepared a précis of it and have prepared questions. So if you will give us the highlights, we will get into the questioning.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 5 novembre 1985

Le président: Mes chers collègues, je vois que nous sommes assez nombreux pour entendre les témoignages. Comme nous avons plusieurs témoins aujourd'hui, il va nous falloir tenir compte du temps.

Il me fait plaisir de souhaiter la bienvenue à M. K.R. Johnston et à M. C.G. Miller, représentants de l'Association minière du Canada. Je suppose, monsieur Miller, que vous avez le mémoire en main, et nous vous remercions de nous l'avoir transmis. Peut-être pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent et nous pourrions ensuite commencer.

M. C. George Miller (directeur administratif de l'Association minière du Canada): Monsieur le président, nous sommes heureux d'avoir l'occasion de paraître devant le Comité. J'aimerais vous présenter mes collègues de l'Association minière du Canada, tout d'abord M. Ken Johnston, président du comité des transports et, dans la vie privée, à l'emploi de Inco Limited à Sudbury. M. Carl Hibbeln qui est à l'emploi de Noranda Sales Corporation de Toronto. Nous avons également avec nous deux membres du personnel de l'Association, M. John Reid, notre premier conseiller en matière de transports, et M. Jacques Hudon, directeur des relations publiques.

Monsieur le président, il y a quelques mots sur notre association dans notre mémoire et j'aimerais simplement souligner . . .

Le président: Monsieur Miller, si vous désirez faire quelques remarques liminaires, c'est bien, mais come vous nous avez remis copie de votre mémoire que notre personnel a étudié attentivement et au sujet duquel il a ensuite suggéré quelques questions, plus votre discours d'ouverture sera court, plus il sera possible aux membres de poser des questions.

M. Miller: C'est vrai. Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Tenez-vous en aux points saillants du mémoire.

Le président: C'est ça, tenez-vous en aux points saillants du mémoire.

M. Benjamin: Je n'ai pas encore eu le temps de le lire.

Le président: Avec l'avalanche de documents qui nous tombent dessus, les membres du Comité n'ont réellement pas le temps de lire un mémoire d'un bout à l'autre, bien que cela aide. M. Benjamin est très franc . . . il est certainement toujours très franc même s'il est parfois malavisé, mais pour être franc, il est franc. Le fait est que les membres du Comité lisent parfois les mémoires au moment où le témoin le présente. C'est pourquoi, monsieur Miller, nous essayons d'inciter les membres et les témoins à s'en tenir aux points saillants parce que notre personnel fait le résumé du mémoire et

[Text]

Mr. Miller: Thank you very much, Mr. Chairman. I just wanted to point out that we are an industry association. We represent the companies that do the mining and processing of minerals in this country. As you know, it is a large and important industry and accounts for probably half of all the traffic on the railways and half of all the traffic on the inland water transportation systems. Therefore, we feel particularly serious about this matter of transportation reform and we are very happy to be here. So with that I will just introduce Ken Johnston, our Transportation Committee chairman.

Mr. Kenneth R. Johnston (Chairman, Transportation Committee, Mining Association of Canada): Thank you, Mr. Nowlan and members. I will deal directly with the highlights of our brief and will touch only on six of them. Initially we have found very little wrong with the substance of *Freedom to Move*, and we wish to reinforce the importance of initiating expeditiously the required changes to the transportation reform in Canada. We feel a great need to direct prompt attention to extending the present inner-switching limits which will provide competitive opportunities to shippers in urban areas located outside the four-mile inner-switching limits. I know that is not specifically mentioned in the Minister's paper.

The third point I would like to mention is the required emphasis on the Minister's federal consultations with the provinces to ensure that they support the principles espoused in *Freedom to Move*, and to achieve a simple, consistent and uniform set of regulations across the country as they apply to highway transportation particularly in relation to opportunities in inner modality and resource commodity exemptions from regulation. That is quite a mouthful!

The fourth item is the necessity of seeing that the mediation process in disputes is dealt with by a roster of competent people. In other words, we are supporting an arbitration principle.

There are problems being created by the imposition of the 9% flat tax on airline tickets, particularly in our industry because of the operations into remote areas. Several of our members wish us to draw that to the attention of the Minister for review.

With regard to the marine side, one highlight is that we would suggest a waiver of import duties to the shipper when suitable Canadian vessels are not available for his use. These views in our brief represent the views of people engaged in the business right across the country and use all modes of transportation. Accordingly, Mr. Nowlan, I understand our brief will be read into the record, and that will save us from having to read it.

[Translation]

prépare les questions pertinentes. Donc, si vous voulez bien nous faire part des points saillants, nous passerons ensuite aux questions.

M. Miller: Merci beaucoup, monsieur le président. Je voulais simplement souligner que nous sommes une association industrielle. Nous représentons les compagnies qui sont engagées dans l'extraction et la transformation du minerai au pays. Comme vous le savez, il s'agit d'une industrie de grande importance qui occupe sans doute la moitié du transport ferroviaire et la moitié du transport par eau à l'intérieur du pays. Nous prenons donc à coeur cette question de la réforme de la Loi sur les transports et nous sommes très heureux de participer aux audiences de ce comité. Et sans plus, je vous présente Ken Johnston, le président de notre comité sur les transports.

M. Kenneth R. Johnston (président du comité sur les transports de l'Association minière du Canada): Monsieur Nowlan, distingués membres du Comité, je vous remercie. Je vais passer immédiatement aux points saillants de notre mémoire et discuter de six d'entre eux seulement. Nous n'avons rien à redire quant à la substance de *Aller sans entraves*, mais nous voulons réitérer qu'il importe de mettre en oeuvre rapidement les réformes qui s'imposent à la Loi sur les transports au Canada. Nous croyons qu'il est nécessaire de porter une attention immédiate à la question de l'extension des limites des zones de manoeuvre interréseaux existantes, de manière à fournir aux expéditeurs la possibilité de concurrencer à l'extérieur de la zone de manoeuvre interréseaux de quatre milles, en région urbaine. Je sais que l'exposé du ministre n'en fait pas état.

Quant au troisième point que je désire souligner, il s'agit de l'insistance sur la consultation entre le ministre fédéral et les provinces dans le but de s'assurer que les provinces sont d'accord avec les principes que préconise *Aller sans entraves*, et d'en arriver à établir, en matière de transport terrestre en particulier, à un ensemble de règlements simples, consistants et uniformes à travers le pays, en particulier en ce qui a trait aux possibilités de transport intermodal et aux exemptions à accorder pour le transport des matières premières. Ouf! que voilà une phrase chargée.

Le quatrième point concerne la nécessité de s'assurer qu'en cas de conflit, la médiation sera confiée à un groupe de personnes compétentes. En d'autres termes, nous supportons le principe de l'arbitrage.

L'imposition d'une taxe fixe de 9 p. 100 sur les billets d'avion cause certains problèmes, en particulier dans notre industrie où nos services s'adressent à des régions éloignées. Plusieurs de nos membres demandent que nous portions cette question à l'attention du ministre.

Quant à la question du transport maritime, l'un des points saillants de notre mémoire consiste à suggérer que les expéditeurs soient exemptés des droits d'importation lorsqu'au pays, on ne peut leur fournir un navire approprié à leurs besoins. Cette position, dans notre mémoire, représente le point de vue de tous les intéressés à la grandeur du pays qui utilisent l'un ou l'autre des divers modes de transport. En conséquence,

[Texte]

[Traduction]

monsieur Nowlan, je crois savoir que notre mémoire sera versé au dossier, ce qui nous évitera d'avoir à le lire.

• 0940

With that, we are at your pleasure.

Cela dit, nous sommes à votre disposition.

The Chairman: Mr. Johnston, that was certainly a good, short, succinct opening statement. I am prepared now to hear those who wish to question. Mr. Benjamin, would you like to lead off, as you customarily do?

Le président: Monsieur Johnston, vous avez présenté une déclaration liminaire juste, concise et au point. Je vais maintenant céder la place aux questions. Monsieur Benjamin, désirez-vous commencer, à votre habitude?

Mr. Benjamin: On the matter of inter-switching and the four-mile limit, I take it that beyond the four-mile limit it becomes an interline rate? For anything within four miles there are switching charges, right?

M. Benjamin: Pour ce qui a trait à l'aiguillage commun et à la limite de quatre milles, j'ai cru comprendre qu'au-delà de cette limite de quatre milles, un tarif inter-lignes entraine en vigueur. A l'intérieur de cette limite de quatre milles, on parle de frais d'aiguillage, c'est bien cela?

Mr. K. Johnston: Yes.

M. K. Johnston: Oui.

Mr. Benjamin: Beyond four miles, it then becomes an interline rate, does it not?

M. Benjamin: Au-delà de cette limite de quatre milles, un tarif inter-lignes entre en vigueur, c'est bien cela?

Mr. K. Johnston: Right.

M. K. Johnston: C'est cela.

Mr. Benjamin: Then no matter where the limit is, if you are beyond the limit there is an interline rate and the originating carrier gets . . . Let us say he is going to haul it only 20 or 30 miles and the carrier you want to use, because you have negotiated a confidential rate, takes it from there to destination at that confidential rate. In other words, you would be negotiating with two railroads, but you have an interline rate rather than worrying about switching charges.

M. Benjamin: Alors, peu importe où se trouve la limite, si vous vous trouvez au-delà de cette limite, vous devez acquitter un tarif inter-lignes et le transporteur initial obtient . . . Supposons qu'il doive transporter la marchandise sur une distance de vingt à trente milles seulement et que le transporteur auquel vous désirez faire appel, prenne la marchandise à cet endroit et la transporte à destination, selon le tarif confidentiel négocié au préalable. En d'autres termes, vous devez négocier avec deux compagnies de chemins de fer mais vous bénéficiez d'un tarif inter-lignes, au lieu d'avoir à vous soucier de frais d'aiguillage commun.

Mr. K. Johnston: Is that your question?

M. K. Johnston: Est-ce là votre question?

Mr. Benjamin: Yes. Is that not the way it is?

M. Benjamin: Oui. Est-ce bien ainsi que les choses se déroulent?

Mr. K. Johnston: No. I see two things in your question. If you go beyond the four-mile switching limit at the present time, either you have a negotiated freight rate, which most people do not have, or you are subject to a class rate, a tariff rate, which is a very high rate. Say you are in the four-mile limit; there is a rate that is mandatory in that respect. If you go beyond the four miles, then you have a class rate or a tariff rate, and it could be equal to the original line haul rate. It is a very, very high rate, the class rate, especially for bigger companies, where we have lower rates because of bulk shipments and volumes of commodities. You are getting into an extremely high cost for that eight or ten miles that you are going to go.

M. K. Johnston: Non. À mon avis, votre question comporte deux volets. Actuellement, si vous dépassez la limite d'aiguillage commun, fixée à quatre milles, vous disposez d'un tarif de transport négocié, ce qui n'est pas souvent le cas, ou vous êtes soumis à un tarif de catégorie, un tarif déterminé d'avance, qui est très élevé. Si vous demeurez à l'intérieur de cette limite de quatre milles, vous êtes soumis à un tarif déterminé dans ce cas. Si vous dépassez cette limite, vous devez acquitter un tarif de catégorie qui pourrait correspondre au tarif original de transport sur grande distance. Il s'agit d'un tarif extrêmement élevé, ce tarif de catégorie, surtout dans le cas des sociétés plus importantes qui peuvent bénéficier de tarifs inférieurs en raison d'expéditions en vrac et d'un gros volume de marchandises. Vous devrez acquitter des frais extrêmement élevés pour parcourir cette distance de huit à dix milles.

Mr. Benjamin: But for the large-volume shipper—you know, a trainload of potash every other day or something—the originating railroad that has, say, the spur track would be inviting . . . All they would bring upon their own heads is that the other railroad would then put in a spur line, too, and they would not get any of the action.

M. Benjamin: Cependant, dans le cas de l'expéditeur de quantités importantes, comme un train complet de potasse tous les deux jours ou quelque chose de ce genre, la compagnie de chemins de fer d'origine qui dispose de la ligne d'origine se trouverait à solliciter . . . Cela aurait pour seule conséquence d'amener l'autre compagnie de chemins de fer à mettre en place une ligne initiale, et elle en viendrait ainsi à perdre toute participation.

[Text]

Mr. K. Johnston: Yes.

Mr. Benjamin: I do not know how the devil they could get away with charging you so much a tonne on a class rate on a whole damned trainload of potash. They would have rocks in their head, instead of the gondola cars.

Mr. K. Johnston: With all due respect, Mr. Benjamin, I think it is rather difficult in this day and age to build railroads. People do not want them in their backyards, for one thing; and second, it kind of defies logic to . . . When there is already a railway in place, why not take advantage of it, especially if it is under-utilized? I think that is the point we are trying to make in increasing inter-switching. You are going to end up with a yard full of railroad tracks for the sake of two or three miles. Now, there are some instances, certainly, where traffic warrants a second railroad coming into your plant, but those days are pretty well gone forever.

Mr. Benjamin: Would this not strengthen the case, then, for joint track usage by regulation?

Mr. K. Johnston: No, I do not necessarily agree with their last statement.

Mr. Benjamin: No, it is a trade-off.

Mr. K. Johnston: It makes sense for a business arrangement, yes.

Mr. Benjamin: It is a trade-off. Let us say there is a five-mile spur track on CN into one potash mine in Saskatchewan and there is a six-mile one or a ten-mile one on a CP track at another potash mine. They make an arrangement between themselves that one might have to pay the other one a little bit and vice versa, and they are joint running rights. Either railroad can use that piece of track.

Mr. K. Johnston: I perceived three things coming out of *Freedom To Move*. One was our assumption that inter-switching would solve the greatest number of problems. The second one was that I see the Minister wanting to suggest the use of the other person's railroad to go x number of miles, West St. John or Prince Rupert or whatever. The third thing is a manipulation or a mandated freight rate, joint-line freight rates, which are mandated or regulated. I see three things in that whole thrust and I think we are addressing the one that is readily understood and readily immediate.

• 0945

The Chairman: How far would you carry it?

Mr. K. Johnston: If it was a matter of miles then I would suggest something in the order of 20 to 25 miles, or 30 to 35 kilometres. But I think a fairer approach to it is to go back and look at the principle of inter-switching when it originated, which was to serve the industrial community, and four miles

[Translation]

M. K. Johnston: Oui.

M. Benjamin: Je me demande vraiment comment ces compagnies réussissent à imposer des frais si élevés par tonne, pour un tarif de catégorie, touchant un train complet de potasse. Les pierres ne se trouvent pas dans les wagons tombereaux, mais bien dans leur tête.

M. K. Johnston: Sauf votre respect, monsieur Benjamin, je crois qu'il est actuellement assez difficile de construire des chemins de fer. D'une part, la population n'en veut pas à proximité immédiate; d'autre part, il va à l'encontre de la logique de . . . Lorsqu'un chemin de fer est déjà en place, pourquoi ne pas en tirer parti, surtout s'il est sous-utilisé? C'est ce que nous tentons de faire en accroissant l'importance de l'aiguillage commun. Vous aurez pour seul résultat d'obtenir une gare pleine de rails de chemins de fer, pour une distance de quelque deux ou trois milles. Bien entendu, dans certains cas, l'importance du trafic justifie la mise en place d'une seconde voie ferrée jusqu'à votre usine, mais dans l'ensemble, cette époque est bien révolue.

M. Benjamin: Cela ne vient-il pas appuyer l'idée d'une utilisation conjointe des voies, imposée par règlement?

M. K. Johnston: Non, je ne suis pas nécessairement d'accord avec leur dernière déclaration.

M. Benjamin: Non, il s'agit d'un échange.

M. K. Johnston: En effet, c'est valable, dans le cadre d'une entente commerciale.

M. Benjamin: Il s'agit d'un échange. Supposons qu'il existe une voie ferrée du CN, longue de cinq milles, menant à une mine de potasse en Saskatchewan et qu'il existe également une voie ferrée d'une longueur de six milles ou de dix milles du CP menant à une autre mine de potasse. Ces deux compagnies conviennent entre elles de disposer de droits d'utilisation conjointe, peut-être même en contrepartie de certains frais. Chaque compagnie de chemins de fer peut utiliser cette voie ferrée.

M. K. Johnston: J'ai dégagé trois conclusions de *Aller sans entraves*. L'une d'elles portait sur votre hypothèse que l'aiguillage commun viendrait résoudre le plus grand nombre de problèmes. Je prévois ensuite que le ministre viendra suggérer d'utiliser la voie ferrée de l'autre, pour parcourir x nombre de milles, vers West-St.-John ou Prince-Rupert ou n'importe où ailleurs. La troisième conclusion porte sur une manipulation ou un tarif ferroviaire imposé, des tarifs ferroviaires de lignes conjointes, imposés ou soumis à la réglementation. Je vois trois éléments dans toute cette question et je crois que nous avons abordé l'aspect le plus facilement compréhensible et le plus aisément accessible.

Le président: Jusqu'où iriez-vous sur cette question?

M. K. Johnston: Si l'on parlait en termes de milles, j'opterais pour une distance de quelque vingt à vingt-cinq milles, ou trente à trente-cinq kilomètres. Mais je crois qu'il serait plus juste de revenir en arrière et de nous attarder sur le principe de l'aiguillage commun; initialement, cette façon de procéder

[Texte]

seemed to be a good number to use. I would suggest that the switching limits should be in the order of the industrial limits of a metropolitan area. Toronto is certainly more than 20 or 30 miles and you would have to have more than one inter-switching point to capture the whole industrial centre.

Mr. Benjamin: In terms of operational efficiency, which should then be a saving to the consumer of the transportation facility, joint track usage has worked.

We have ridiculous situations in the Prairies where we have to back-haul grain or back-haul potash because it is going on a railroad that . . . For example, CN does not have much traffic in southern Saskatchewan. If they negotiate a deal with the potash mine at Belle Plaine, west of Regina—let us say it is going to the west coast—then they have to haul it back to Regina and then up to Saskatoon and then over and they have to use CP tracks for 20 or 30 miles. It is a ridiculous back-haul.

We have worse situations in the case of grain. They haul it all the way out from down around Gravelbourg, all the way back up to Regina and then to Melville, where there are CP tracks and CN has a line . . . It does not have a line there, but if the shipper wants to use CN for whatever reason then they have to back-haul it in order to get it to where it is going.

I believe the Minister is quite high on this joint track usage, too. If the railroads will not get together and co-operate then do you not think somebody has to tell them to?

Mr. K. Johnston: I do not know whether I agree with you or not. I would suggest that you could carry that argument into every facet of business and that we would have more regulation and not less regulation if we did it that way.

I am not sure that I do not have some faith in the railroads to manage their business for the right reasons if given the right opportunities, and certainly if the shippers of Canada are going to be given opportunities to improve on their transportation costs then the railways have to be given opportunities to improve on their costs in transportation as well so they can provide the lower cost opportunities to the shipping public, which we feel are available.

Mr. Benjamin: In the whole general area of re-regulation—there will always be some regulations under any kind of regime so I prefer to call it re-regulation—does it not concern you that Canada's market is less than one-tenth the size of the U.S. market, that the more the given market, whether it is air freight and passengers or whether it is rail freight or truck cargo, whatever, is fractionalized you end up in a situation where there may be a short-term gain in benefits for the consumer of the transportation facilities but during the shake-down period . . .

[Traduction]

était destinée à desservir la communauté industrielle et, à cette époque, une limite de quatre milles semblait très appropriée. À mon avis, les limites d'aiguillage commun devraient correspondre aux limites industrielles d'une cornurbation. Toronto correspond certainement à plus de vingt ou trente milles et devrait disposer de plus d'un point d'aiguillage commun, pour englober l'ensemble du centre industriel.

M. Benjamin: En termes d'efficacité opérationnelle, il s'agirait alors d'une économie, pour l'utilisateur du service de transport, l'usage conjoint des voies a bien fonctionné.

Nous devons faire face à des situations ridicules dans les Prairies, où nous devons ramener des céréales ou de la potasse, puisque ces denrées doivent être transportées par un chemin de fer qui . . . Par exemple, le CN a une importance réduite dans le Sud de la Saskatchewan. Si cette compagnie négocie une entente avec la mine de potasse de Belle Plaine, à l'ouest de Regina—supposons que la marchandise doive être transportée vers l'ouest—la potasse doit être ramenée à Regina, puis à Saskatoon et, de là, le train doit emprunter les voies du CP sur une distance de vingt ou trente milles. Ce transport vers l'arrière est ridicule.

Nous avons des situations encore pires, dans le cas du transport du grain. La marchandise doit être ramenée vers le Nord, depuis Gravelbourg, jusqu'à Regina, puis à Melville, où l'on trouve des voies ferrées du CP et une ligne du CN . . . Cette compagnie n'a pas de ligne à cet endroit, mais si l'expéditeur décide de faire appel au CN, pour une raison ou une autre, la marchandise doit être ramenée vers l'arrière pour être ensuite transportée à destination.

Je crois que le ministre est également très intéressé par cette utilisation conjointe des voies. Si les compagnies de chemins de fer ne sont pas disposées à unir leurs efforts et à collaborer, ne croyez-vous pas que quelqu'un doive leur dire de le faire?

M. K. Johnston: Je ne sais trop si je suis d'accord avec vous. À mon avis, si l'on applique cet argument à toutes les questions d'ordre commercial, nous disposerions d'un plus grand nombre de règlements, et non d'une déréglementation.

J'ai bon espoir que les compagnies de chemins de fer sauront gérer leurs affaires pour les raisons appropriées, si l'occasion leur en est fournie; si les expéditeurs du Canada se voient offrir la possibilité d'améliorer leurs coûts de transport, les compagnies de chemins de fer doivent être en mesure de faire de même, de façon à pouvoir offrir des tarifs réduits aux expéditeurs, ce que nous estimons possible.

M. Benjamin: Pour ce qui a trait à toute la question de la réglementation—quel que soit le régime en vigueur, il y aura toujours des règlements; je préfère donc parler de re-réglementation—n'êtes-vous pas préoccupé par le fait que le marché du Canada correspond à moins du dixième du marché américain et que plus le marché est fragmenté, qu'il s'agisse du transport de passagers ou de marchandises par avion, de transport de marchandises par voie ferrée ou par camion, vous obtenez une situation où l'utilisateur des services de transport peut bénéficier d'un gain à court terme, mais pendant la période de mise en oeuvre . . .

[Text]

Let us say half a dozen new little airlines that have started up all have visions of grandeur and they want a champagne service in a beer market and a few go broke, a few more get bought up. There may be one or two survivors and you are back to two or three airlines, for example, serving a given market—where we were in the first place. They just go full circle, and that has been the history of it over the years. Does that not concern you, that you will end up with periods of times where the transportation industry is such a jungle, and in many instances sort of returns to mediocrity in the struggle to get a piece of the market and survive?

• 0950

Mr. K. Johnston: Mr. Benjamin, I apparently have a lot of faith in the Canadian transportation industry. I think it is very mature. I also think the people in the transportation/shipping business in Canada are a very mature bunch, too. I think we have competent people on both sides.

Certainly, speaking for myself, and I know Mr. Hibbeln's feelings on this, we know reasonably well what it costs to move a pound of freight x number of miles. Certainly there is going to be a shake-out time, because there are lots of people who want to get into the business. But I think that is what it is all about. I think that is what we advocate; that if people want to do it, let them do it, as long as they are fit, willing and able.

I think Canada is admirably suited to take on this responsibility, because of the maturity of both sides. We do not go in there with any ideas of great opportunity or great bargains. We go in, speak to the railways; we speak to the trucking companies, and the airlines, and the marine people. We think we know what we are doing, and we certainly feel they know what they are doing. And when they enter into this thing, I know they will have their own best interests at heart and staying in business, which is one of their best interests.

Mr. Benjamin: Do you consider it fair enterprise? Many of your members will be operating in remote and isolated areas of Canada, whether it is northern Ontario or up in the Territories—areas like that. We had one firm, Bradley Air Services, Time Air, which operates Ottawa north. They serve a dozen or 15 places in the high Arctic. They maintain an infrastructure up there, and they hire local people—including native people—under a deregulated regime. For example, they told us that it costs them \$10,000 a month to heat one hangar. An operator down south moves in at a peak time of traffic, creams the gravy off the top, gets a bunch of business and then pulls out. In those kinds of circumstances, Bradley Air Services, who are pretty good operators, say that under those kinds of circum-

[Translation]

Supposons qu'une demi-douzaine de nouvelles petites compagnies aériennes ont toutes des visions de grandeur et désirent introduire un service de champagne dans un marché de consommateurs de bière; quelques-unes font faillite et quelques autres encore sont rachetées. Une ou deux sociétés peuvent tenir le coup et vous vous retrouvez avec deux ou trois sociétés aériennes pour un marché déterminé, c'est-à-dire que vous revenez à votre point de départ. Vous revenez là où vous en étiez initialement comme c'est le cas depuis plusieurs années. Et ça ne vous inquiète pas de savoir que pendant certaines périodes, l'industrie du transport redeviendra une jungle et, dans bien des cas, régressera vers une médiocrité où il faut combattre pour obtenir une part du marché et survivre?

M. K. Johnston: Monsieur Benjamin, j'ai énormément confiance dans l'industrie du transport canadienne. À mon avis, c'est une industrie évoluée; je crois de plus que les gens qui forment l'industrie du transport et de l'expédition au Canada sont aussi très mûrs. Fort heureusement, les deux côtés sont composés de personnes très compétentes.

Si je parle en mon nom propre, et je connais l'opinion de M. Hibbeln à ce sujet, je peux dire que nous connaissons raisonnablement bien ce qu'il en coûte pour déplacer un kilo de fret sur x nombre de kilomètres. Il y aura certainement une période de débroussaillage car nombreux sont ceux qui veulent faire partie de cette industrie; toutefois, c'est justement l'objectif que nous visons, ce que nous désirons obtenir. Si les gens veulent exercer ce genre d'affaires, voilà qui est bien, pourvu qu'ils soient compétents, dynamiques et capables.

À mon avis, le Canada peut admirablement assumer cette responsabilité car il existe, des deux côtés, le sérieux et la maturité nécessaires. Nous ne nous lançons pas dans cette entreprise dans l'espoir de trouver une occasion unique ou de réaliser des gains miraculeux. Nous nous engageons, nous dialoguons avec les compagnies de chemins de fer, les compagnies de camionnage et les compagnies aériennes, de même qu'avec tous ceux qui s'occupent du transport maritime. Je crois que nous savons ce que nous faisons et nous avons définitivement l'impression que de leur côté ils savent aussi ce qu'ils font. Je suis convaincu qu'en participant à cette aventure, les compagnies auront à cœur de protéger leurs propres intérêts et l'un de leurs principaux intérêts c'est bien sûr de rester en activité.

M. Benjamin: Croyez-vous qu'il s'agisse d'une entreprise équitable? Bon nombre de vos membres devront exploiter une affaire dans des régions éloignées et isolées du Canada, qu'il s'agisse du Nord de l'Ontario ou des Territoires—des régions de cette sorte. Nous avons déjà eu une entreprise, *Bradley Air Services*, *Time Air*, qui fournissait des services à la région située au nord d'Ottawa. Elle desservait 12 ou 15 lieux dans l'Arctique et avait installé tout une infrastructure dans cette région nordique; cette entreprise fournissait du travail aux personnes de la région, y compris des autochtones, en vertu d'un mode déréglementé. Par exemple, elle nous a déclaré qu'il en coûtait 10 000\$ par mois pour chauffer un hangar. Un entrepreneur du Sud est arrivé à un moment d'intensité dans le

[Texte]

stances we leave them no choice but to pull out of the north—pull out all their infrastructure—and move down south. Now, is that fair enterprise when that sort of thing is allowed to happen? It is a very small market. They serve communities as small as 300 people.

Mr. K. Johnston: I know what you are saying, and I also agree with you on your assessment of Bradley Air Services. They do serve a purpose, and they do serve a market; and we become emotionally attached to those kinds of services. Quite frankly, if those 300 people up there have the same feelings that Mr. Hibbeln and I have, we probably would not deal with the person who came in to cream it, as you call it. But I will tell you that if we needed to save money, we probably would, so I would not like to suggest that we are holier than thou, we are not.

I seriously question how many of those types of instances we will be having. But really that is what it is all about. I do not know whether you can protect the northern people by a special regulation, or special opportunities, social issues, or what, but we are speaking really for the multitudes more than for the individuals, and there are going to be some spots where people are going either to be hurt or perceived to be hurt. And Bradley Air Services do not want opposition if they can avoid it. I am sure if they operated in Toronto they would not like to have opposition if they could avoid it. It is pretty hard to answer that question, really, with any facts.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like just to make the comment that this terrible thing that Mr. Benjamin has mentioned did not happen under *Freedom to Move*. Possibly under *Freedom to Move* it might have been a different proposition entirely.

The Chairman: Mr. Taylor, just a minute. Excuse me, on sort of a mild private point of order. Mr. Benjamin pointed out that it was 12.50 p.m. I must say I moved you along, because I gave you . . . You will have more time to read parts of the brief, and the questions—and other members, too. There are some good questions, suggested questions; I am not going to ask any yet. I know Mr. Taylor and Mr. Mantha have indicated an interest and I hope other members do, Mr. Suluk.

[Traduction]

trafic, a accaparé tous les meilleurs trajets, a fait de très bonnes affaires, puis s'est retiré. Dans de telles circonstances, *Bradley Air Services*, qui est une excellente société, déclare qu'elle n'a d'autre choix que de se retirer du Nord, d'enlever toute l'infrastructure de son entreprise et de déménager vers le Sud. Pouvez-vous déclarer qu'il s'agit de concurrence équitable si une telle situation peut se produire? Il s'agit d'un très petit marché; ces compagnies desservent des collectivités d'aussi peu que 300 personnes parfois.

M. K. Johnston: Je comprends ce que vous dites et je suis entièrement d'accord avec votre analyse du cas de *Bradley Air Services*. Une telle entreprise a certainement un rôle à jouer et elle dessert un marché; nous nous attachons sentimentalement à des services de ce genre. Franchement, si ces 300 personnes partageaient les émotions de M. Hibbeln et de moi-même à ce sujet, elles n'auraient probablement pas fait affaire avec l'entreprise du Sud venue simplement pour profiter d'une situation, comme vous l'avez déclaré. Je vous dirais toutefois que si nous avions besoin d'économiser de l'argent, nous prendrions sûrement les mesures à cet effet; je ne voudrais donc pas laisser croire que nous sommes plus vertueux que vous, car ce n'est pas le cas.

Je me demande sérieusement combien de situations comme celle mentionnée plus haut se produiront. Voilà de quoi il s'agit. Je ne sais pas si on peut protéger les gens du Nord au moyen d'un règlement spécial ou en créant des occasions spéciales ou encore par le biais d'un principe social ou autre, mais nous parlons en réalité au nom de multitudes, pas au nom d'individus. Dans certains endroits, les gens subiront sans doute un préjudice ou auront l'impression de subir un préjudice. *Bradley Air Services* préfère ne pas avoir à affronter une opposition si elle peut l'éviter. Je suis certain que même si cette entreprise était établie à Toronto, elle préférerait n'avoir aucune opposition si cela était possible. Il est réellement très difficile de répondre à cette question au moyen de faits.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. La parole est maintenant à M. Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais faire simplement un commentaire; cette situation terrible dont M. Benjamin parle ne s'est pas produite dans le cadre de *Aller sans entraves*. Si les règlements proposés dans ce document avaient déjà été en vigueur, il est possible que la situation eût été entièrement différente.

Le président: Excusez-moi, monsieur Taylor. J'aimerais simplement souligner une question relative au règlement. M. Benjamin a fait remarquer qu'il était 12 h 50. J'admets que je vous ai pressé car je vous ai accordé . . . vous aurez donc plus de temps pour lire les diverses parties du mémoire et poser des questions—les autres membres aussi auront un peu plus de temps à leur disposition. Plusieurs excellentes questions ont été suggérées; toutefois, je ne poserai aucune question pour le moment. Je sais que M. Taylor et M. Mantha se sont montrés intéressés et j'espère qu'il en est de même pour d'autres membres, monsieur Suluk.

[Text]

[Translation]

• 0955

I will get back to you, Mr. Benjamin, because you are diligent in your attendance. It will not be quite ten to one.

I am going to suggest something for members, which is most likely at my peril. We have witnesses today at 11 a.m., 3.30 p.m. and at 8 p.m. There is such a tremendous representation at the moment—10 members on one side of the table and 1 on the other—that quite frankly, to make sure that we space this out and members do not get blisters on their backsides, the chairman is not going to be displeased after the opening round of questions if some of you want to return to your office. This is very unusual for a chairman to suggest. I certainly hope we are going to have a quorum at 8 p.m. It is Nordair; it is very important—they are all important. But I am really pleased to see so many members here.

Mr. Benjamin: I could give one or two of my colleagues opposite a two-hour NDP membership.

The Chairman: I just throw that out to members, because I know you all have many conflicts today. Mr. Taylor

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman.

I was interested in your comments in connection with inter-switching. I would just like to make a comment or two and then I will ask you a question.

This inter-switching is rather a delicate thing because you are saying to the CN, you are going to have permission to use somebody else's property that they have paid for and invested in, or to CP, you are going to be able to use this other . . . If it is done by law, then I rather question this type of compulsion. I would much rather have it done by inducement.

I would like to make one suggestion. In my constituency, we have a CN line and a CP line running parallel for about 20 or 30 miles. There is not enough business in that area for two railways. There might have been in the early days when they were anticipating vast development. But now we have two railway lines running there and they are costing the people a lot of money, costing the railways a lot of money. If a railway refuses to permit inter-switching, it means they are going to have to build another railway. That is going to be on both their doorsteps. I think there is going to be enough inducement to use inter-switching and not any limited number of miles, like four miles. There are places where this could be done 20 or 30 miles and have greater advantage. Do you have any comments on that?

Mr. K. Johnston: Mr. Taylor, I would just like to clarify one point on inter-switching. Interswitching is not the same as joint

Je vous redonnerai la parole, monsieur Benjamin, car on peut toujours compter sur votre assiduité. De cette façon, la répartition ne se fera pas à dix contre un.

Permettez-moi de faire une proposition aux membres du Comité et ce, probablement à mes risques. Nous avons des témoins aujourd'hui à 11 heures, 15h30 et 20 heures. Il y a une telle représentation en ce moment—dix membres d'un côté de la table et un de l'autre—que très franchement, afin que nous répartissions le tout de façon plus équilibrée et pour éviter aux membres l'ankylose en position assise, le président ne serait pas mécontent, une fois le premier tour de questions passé, si certains d'entre vous désiraient retourner à leur bureau. Voilà une suggestion très inhabituelle de la part d'un président. J'espère fortement toutefois que nous pourrions atteindre le quorum à 20 heures. Le témoin à ce moment sera Nordair; il s'agit donc d'une présentation très importante. Elles sont toutes très importantes et je suis satisfait de voir que les membres participent en grand nombre.

M. Benjamin: Je pourrais donner à un ou deux de mes collègues l'occasion d'être membre du NPD pendant deux heures.

Le président: J'ai simplement fait cette suggestion aux membres car je sais que vous êtes tous très occupés aujourd'hui. La parole est à M. Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président.

Vos commentaires sur l'aiguillage commun m'ont intéressé énormément. Permettez-moi de faire une ou deux remarques et de poser ensuite une question.

Cette question d'aiguillage commun est plutôt délicate car vous accordez en réalité au CN la permission d'utiliser la propriété de quelqu'un d'autre qui a payé et investi dans ses avoirs, ou vous dites au CP qu'il pourra utiliser cet autre . . . Si de telles méthodes se pratiquent en vertu de la loi, je remets en question ce genre d'obligation. Je préférerais que le tout se réalise simplement par incitation.

Permettez-moi de faire une suggestion. Dans ma circonscription, il existe une ligne CN et une ligne CP en parallèle, sur environ 20 ou 30 milles. Il n'y a pas suffisamment de transport dans cette région pour justifier l'existence de deux chemins de fer. C'était peut-être le cas auparavant, alors qu'on prévoyait un énorme développement, mais aujourd'hui ces deux voies de chemins de fer existent et coûtent énormément cher pour les citoyens en général et pour les compagnies de chemins de fer. Si une compagnie refuse d'accepter l'aiguillage commun, elle devra construire une autre ligne. C'est une responsabilité que les deux compagnies devront assumer. Je crois que la motivation sera assez forte pour inciter les entreprises à accepter l'aiguillage commun, et non sur une distance limitée comme quatre milles. Dans certains endroits, on pourra utiliser l'aiguillage commun sur 20 ou 30 milles et en tirer un énorme avantage. Pouvez-vous faire quelques commentaires à ce sujet?

M. K. Johnston: Monsieur Taylor, j'aimerais simplement clarifier un point relativement à l'aiguillage commun. L'aiguil-

[Texte]

switching rights. Inter-switching is where you are the line haul railroad, you take it from A to B for delivery to B plus one, so to speak. B plus one happens to be a CN point and the originating railroad was the CP. It is the CNR at the inter-switch point. The CNR makes the delivery for the CPR; that is inter-switching.

What you are suggesting is joint use, and there are some of those in Canada now. For instance, the CNR line from Toronto to Hamilton is a joint section and both railroads run on it. Now, there is not too many of those. The rationalization of rail lines will come with good business practice. I am sure the CN and CP are going to ask for the right to rationalize—rationalize is just another name for getting rid of railroads that are uneconomic. It will be an issue at that time. Why operate two railroads to a given point, when really one is under-utilized?

What are our feelings on that? We feel that is a business decision as long as our plant gets the service. If our plant is on there, then they make some kind of arrangement or we go to a different mode of transportation.

Mr. Taylor: So you then do not agree with a statutory limit of four miles on inter-switching?

Mr. K. Johnston: No. I advocate it be greater. But on a joint line operation, that is a different thing.

Mr. Taylor: Yes. I very much agree, because if we are going to have freedom to move, we have to get away from some of these regulations of telling a company how to run its business. Actually, I often wonder what experience government has had in running a business. If the Post Office is an example, we do not want that out in private business.

• 1000

The other point is on collective rate-making. Exactly what do you mean by the “collective rate-making” that you want eliminated?

Mr. K. Johnston: Under the Railway Act, the railways have the right to collude in making rates. I do not say that word as a derogatory word. They just have the right to get together. We feel in business that it could be an unfair advantage.

Mr. Taylor: I have a very definite example of that too. The CP built a rail line into a mine, from Rosedale to East Coulee, in my riding, because there are three or four mines there. They hauled a tremendous tonnage of coal. Later on, when some of the mines folded up, an arrangement was made with the CN to take over the line. But the CN's rates were exactly the same as

[Traduction]

lage commun n'est pas identique au droit à l'utilisation conjointe. Dans le premier cas, vous êtes la compagnie qui fait le transport sur la ligne; vous effectuez un déplacement de A à B pour finalement faire une livraison à B plus un, par exemple. Il se trouve que B plus un est un point appartenant au CN tandis que la compagnie d'origine était le CP. Le point d'aiguillage commun appartient donc au CN. Le CN effectue la livraison au nom du CP; voilà ce qu'on appelle l'aiguillage commun.

Ce que vous proposez ici, c'est l'utilisation commune et elle existe déjà au Canada. Par exemple, la ligne du CN de Toronto à Hamilton est un segment commun que les deux compagnies de chemins de fer utilisent. Il existe peu de segments de cette sorte. La rationalisation des lignes de chemins de fer se fera automatiquement si l'on adopte de bonnes politiques d'affaires. Je suis convaincu que le CN et le CP demanderont le droit de rationaliser—rationaliser, c'est un autre mot qui signifie la suppression des chemins de fer non rentables. Il s'agira d'une question importante en temps et lieu. Pourquoi exploiter deux chemins de fer vers un endroit donné tandis qu'en réalité une seule ligne est déjà sous-utilisée?

Quel est notre avis à ce sujet? Nous croyons qu'il s'agit d'une décision commerciale tant que notre usine reçoit le service. Si notre usine est située à un tel endroit, les compagnies doivent prendre les arrangements nécessaires, sinon nous opterons pour un mode de transport différent.

M. Taylor: Par conséquent, vous n'êtes pas d'accord avec la limite statutaire de quatre milles pour l'aiguillage commun?

M. K. Johnston: Non. Je crois que la distance devrait être plus grande; mais pour l'exploitation conjointe d'une ligne, c'est différent.

M. Taylor: Oui. Je suis entièrement de votre avis car si nous avons la liberté d'aller sans entraves, nous devons nous éloigner de certains règlements qui imposent à une compagnie un mode d'exploitation de son entreprise. En fait, je me demande de quel genre d'expérience le gouvernement peut faire preuve lorsqu'il s'agit d'exploiter une entreprise commerciale? Si les Postes sont un exemple, nous ne voulons pas de cela dans le secteur privé.

L'autre point concerne la tarification collective. Qu'entendez-vous exactement par la «tarification collective» que vous parlez d'éliminer?

M. K. Johnston: Sous le régime de la Loi sur les chemins de fer, les sociétés ferroviaires ont le droit de s'entendre secrètement pour fixer les taux. Ma remarque ne se veut en aucune façon désobligeante. Ils ont simplement le droit de fixer ensemble les tarifs. Nous croyons qu'en affaires cela peut leur conférer injustement un avantage.

M. Taylor: J'ai un exemple très précis de cela en tête. Le CP a construit dans ma circonscription une ligne de chemin de fer entre Rosedale et East Coulee parce qu'il y a là trois ou quatre mines. Ils ont transporté des tonnes et des tonnes de charbon. Par la suite, lorsque quelques-unes des mines ont fermé leurs portes, on a fait des arrangements pour céder la ligne au CN.

[Text]

the CP's, even though they were working in a different era. So every 10 years they took charge of that line, right up until the time they abandoned it. But over that 20- or 30-year period, depreciation was carried out so that the railway actually paid for that railway by depreciation several times over. That was all charged to the price of coal; and that is another reason why the coal market was not able to compete. Maybe it would not have competed anyhow with oil and gas, but that was a very definite reason why the coal from East Coulee could not be moved. I do not know how many times the depreciation put in by the railways paid for that line, because the railway refuses to tell me; but I am sure it is several times, when I know the volumes of coal they hauled and the amount of royalties they carried.

So this collective rate-making can be very bad. If this thing goes on—collective rate-making and collusion, do you think the present Combines Investigation Act is sufficient to control that, or to stop it?

Mr. K. Johnston: It is not sufficient if it allows it. But they are allowed to collude by law, and all you have to do in this case is to remove their right to do so. I do not think there is a problem with combines once you do that.

About the depreciation being paid several times over, I suppose it is a problem with the accounting practices of the railway and whether they have replacement cost values and that in place. I have had it explained to me several times. I suggest that if the coal companies went bankrupt before their time, or out of business before their time, just maybe that railroad was not paid for. I know we certainly look at anything we build and look at the life of the property and ascribe a certain amount to the price of the ore or the product we are moving; "wheelage", or whatever you want to call it.

Mr. Taylor: Do you have examples of truckers also using collective rate-making collusions?

Mr. K. Johnston: Not to my knowledge, sir. If I did, I would probably be putting myself in jeopardy if I said I did.

Mr. Benjamin: Try shipping your furniture sometimes. Ask six different companies for a rate. They are all the same.

Mr. K. Johnston: That is probably a western case you are thinking of. We will let the courts look after that one.

Mr. Taylor: While we are on rates, we might as well talk about confidential rates. You are not opposed to confidential rates by the railways or trucks?

Mr. K. Johnston: No, we are very much for them. We advocate them for the simple reason that we are used to

[Translation]

Mais les taux du CN étaient identiques à ceux du CP, même s'ils travaillaient dans des régions différentes. Ainsi, tous les dix ans, ils se sont échangé cette ligne et ce, jusqu'à ce qu'ils décident de l'abandonner. Mais, au cours de cette période de vingt ou trente ans, ils ont appliqué des méthodes d'amortissement qui leur ont valu de payer ce chemin de fer plusieurs fois, tout cela étant imputé au prix du charbon; c'est d'ailleurs une autre des raisons pour lesquelles le marché du charbon ne pouvait pas être compétitif. Peut-être que, de toute façon, il n'aurait pas pu concurrencer le pétrole et le gaz, mais cela expliquait très clairement pourquoi le charbon d'East Coulee ne pouvait pas être déplacé. Je ne sais pas combien de fois l'amortissement appliqué par les chemins de fer a permis de payer cette ligne, parce que la société ferroviaire refuse de me le dire, mais je suis persuadé qu'elle a été payée plusieurs fois lorsque je pense aux quantités de charbon qu'ils ont transportées et à la somme des redevances qu'ils ont reçues.

Ainsi, cette tarification collective peut être très nocive. Si cette pratique se poursuit—la tarification collective et les collusions, croyez-vous que la loi actuelle relative aux enquêtes sur les coalitions suffira à la contrôler ou à y mettre un terme?

M. K. Johnston: Elle n'est pas suffisante puisqu'elle permet cette pratique. Puisque la loi les autorise à conclure des ententes secrètes, tout ce que vous avez à faire, dans ce cas, c'est de leur enlever ce droit. Je ne crois pas que cela poserait un problème au niveau des coalitions.

Quant au fait que l'amortissement ait permis de payer plusieurs fois le coût initial de cette ligne, je suppose que cela concerne les pratiques comptables du chemin de fer et ses méthodes d'évaluation des coûts de remplacement et tout autre mécanisme similaire qu'il a pu mettre en place. Je me le suis fait expliquer déjà plusieurs fois. J'imagine que si les sociétés charbonnières ont fait faillite ou ont fermé leurs portes avant leur temps, il se peut que la ligne de chemin de fer ne soit pas complètement payée. Je sais que nous examinons assurément tout ce que nous construisons, que nous prenons en considération la vie utile des biens et que nous attribuons une valeur au minerai ou au produit que nous transportons; appelez cela «roulage» ou autrement.

M. Taylor: Savez-vous si des camionneurs pratiquent aussi la tarification collective?

M. K. Johnston: Pas à ma connaissance, monsieur. Si je le savais, je me compromettrais probablement si je vous le disais.

M. Benjamin: Essayez de déménager vos meubles une bonne fois. Demandez à six compagnies différentes de vous donner des prix. Ils sont tous les mêmes.

M. K. Johnston: Vous pensez probablement à un cas dans l'Ouest. Nous allons laisser aux tribunaux le soin de trancher cette question.

M. Taylor: Puisque nous parlons de taux, pourquoi ne pas aborder la question des taux confidentiels. N'êtes-vous pas contre la tarification confidentielle par les chemins de fer et par les entreprises de camionnage?

M. K. Johnston: Non, nous sommes très fortement en faveur. Nous y souscrivons pour la simple et bonne raison que

[Texte]

dealing in contracts with other people. They are confidential to our businesses. We treat the transportation industry as another business.

Mr. Taylor: We do it in every other line of business, and there seems to be no objection. As I was mentioning last night, if I go to the store and buy one pound of coffee, I pay the price on the shelf. If I go to buy 300 cans of coffee, I go to the manager and I will get a special price. I do not see anything wrong with that. I think it is logical and sensible. Surely the same thing should apply in transportation.

Mr. K. Johnston: As a businessman, I agree with you.

• 1005

The Chairman: Thank you. Mr. Mantha, please.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman. I come from the best part of this country—northern Ontario. I thought maybe the Chairman would differ from that, but . . .

Mr. Taylor: I thought you had moved to Bow River.

Mr. Mantha: No, no, no. The question I have is on deregulation for trucking. Would there be competition between the railroad and the trucking? You people, I imagine, would favour deregulation. What are two or three good advantages? Trucks normally go full and come back empty; there is one way that they are empty. Will that mean cheaper rates? Give me two or three good . . .

Mr. K. Johnston: Number one, if you deregulate, that means you will allow a much more flexible, every mode of transportation working within itself and without itself, intra and inter. You will see the railroads using the truck mode and you will also see the truckers using the rail mode. You will see that opportunity if they can get into it. I am trying to think of something around the North Bay area that I could speak to. Yes, coming out of the north country, utilization of equipment. You are having trucks coming up from Toronto with groceries and whatever and they go home empty. They should be going home with lumber and things like that. Ontario has been taking a more lenient view toward giving them W licences so they can haul lumber down into Toronto, but there again, it is the regulation that prevents them. Their freedom to enter the business is just not there.

That is one of the reasons why in our brief we spoke to the Minister's promise, or suggested promise that the freedom to enter the business is going to be relaxed greatly. We advocate that definitely, so that if you cannot get the people you want to haul for you, you can simply encourage somebody else to get into the business and haul out of your local area.

[Traduction]

nous avons l'habitude de passer des contrats avec d'autres. Ces contrats sont confidentiels à l'intérieur de nos entreprises. Nous considérons l'industrie du transport comme une entreprise distincte.

M. Taylor: On le fait partout ailleurs et personne ne semble s'y opposer. Comme je l'ai mentionné hier soir, si je vais au magasin et que j'achète une livre de café, je paie le prix indiqué. Par contre, si j'achète 300 boîtes de café, je peux obtenir du gérant un prix spécial. Je ne vois rien de mal à cela. Je crois que c'est logique et sensé. La même règle devrait sûrement s'appliquer dans le domaine du transport.

M. K. Johnston: En tant qu'homme d'affaires, je suis d'accord avec vous.

Le président: Merci. Monsieur Mantha, s'il vous plaît.

M. Mantha: Je vous remercie, monsieur le président. Je viens de la meilleure partie de ce pays—le Nord de l'Ontario. Je croyais que le président aurait peut-être une opinion différente, mais . . .

M. Taylor: Je croyais que vous étiez allé vous installer à Bow River.

M. Mantha: Non, non, non. Ma question porte sur la déréglementation de l'industrie du camionnage. Y aurait-il une concurrence entre le transport par chemin de fer et le camionnage? J'imagine que vous êtes pour la déréglementation. Quels en sont les deux ou trois principaux avantages? Habituellement, les camions partent avec une charge complète et reviennent vides. Ils sont habituellement vides à l'aller ou au retour. Cela voudrait-il dire des tarifs réduits? Donnez-moi deux ou trois bons . . .

M. K. Johnston: Premièrement, la déréglementation assouplira considérablement les conditions d'exploitation, permettant l'utilisation séparée ou combinée de tous les modes de transport, à savoir les services intramodaux et intermodaux. Vous verrez les chemins de fer faire appel au camionnage et les camionneurs, au réseau ferroviaire. Vous verrez cela se produire si on leur en donne la possibilité. J'essaie de penser à ce que je pourrai dire sur la région de North Bay. Ah oui, comme je viens du Nord du pays, je vais vous entretenir de l'utilisation du matériel. Nous avons des camions chargés d'épicerie ou d'autres produits qui nous viennent de Toronto et qui repartent vides. Ils pourraient retourner à Toronto chargés, par exemple, de bois débité. L'Ontario songe peut-être à leur accorder des permis de catégorie W pour qu'ils puissent ramener du bois débité à Toronto, mais, pour l'instant, les règlements les en empêchent. Ils n'ont tout simplement pas la liberté de le faire.

C'est l'une des raisons pour lesquelles, dans notre mémoire, nous faisons allusion à la promesse du ministre ou à sa soi-disant promesse d'assouplir considérablement les règles concernant la délivrance des permis d'exploitation. Nous y souscrivons entièrement, de cette façon, si vous ne pouvez pas obtenir les transporteurs que vous voulez, vous pouvez simplement en inciter d'autres à desservir votre région locale.

[Text]

The people going back into the Toronto area and the southern Ontario area, it is amazing the number of empty vehicles that are going south. It is amazing also the number of empty vehicles that are coming north. That has to be of great concern, because the shipper is the one who ends up paying the dollars.

Mr. Mantha: How about going across country? You cannot take a transport right now and go right across the country. We have our own problems in each province.

Mr. K. Johnston: Yes, you have the weight laws. You have regulations in each province that create real problems. In the province of Ontario you are looking at probably gross vehicle weights of 140,000 pounds. You go into Manitoba and they are something less than that, in the 80,000 to 90,000 pound range. Without going into the mechanics of road subsidization or any of that kind of thing, that creates real havoc in organization in transportation. It is an inefficiency that has to be eliminated somehow; technology will not permit you to make much lighter trucks.

Mr. Mantha: Thank you. That is all.

The Chairman: Thank you, Mr. Mantha. That is a great precedent for your intervention. Mr. Suluk.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. I guess my question is going to be quite obvious eventually, coming from the Territories. In reference to the 9% tax on airline tickets, the business interests in Edmonton who work in the north—and there are a great number of them, many of which, if not all of them, you represent to some extent—have themselves passed a resolution calling for a special dispensation concerning the increase. I use it to say that many of the airlines in the north have used . . . and the airlines are the only ones that I could really talk about, because we have no other choice. We do not have roads. We do not have railways and trucks. As an example, NWT Air. That is a good example there, where the one-way air travel ticket between Frobisher Bay and Yellowknife is about \$700 or \$800 one way. And they have used this, the deregulation, as an excuse to increase their ticket prices, some of them in excess of \$100. Now, granted, governments and business can afford to pay those prices. However, the majority of the population just cannot afford to travel even within their own territory.

• 1010

I noticed that in your brief you said something about the 9% flat tax rate. Another point, first of all, before I get to my question is this. Since simple logic dictates that, if there should be any subsidization of travel in the north and considering that the major travellers are those on government business and on business travel, if there is to be some subsidization by the Government of Canada—I am not saying they support it; the effect has been to increase the rates—would you not agree that

[Translation]

Le nombre de véhicules, en provenance de la région de Toronto et du Sud de l'Ontario, qui retournent vides est stupéfiant. Le nombre de camions vides à destination du Nord est aussi renversant. Cela doit être une préoccupation majeure parce que c'est l'expéditeur qui finit par payer la note.

M. Mantha: Et que dire si l'on veut traverser le pays? À l'heure actuelle, il est impossible de faire appel à un service de transport pour traverser le pays. Nous nous heurtons à des difficultés dans chaque province.

M. K. Johnston: Ou, il y a les lois sur les poids. Les règlements varient d'une province à l'autre, ce qui crée de véritables problèmes. Dans la province d'Ontario, le poids en charge des véhicules se situerait probablement autour de 140,000 livres. Vous allez au Manitoba et là, il est légèrement moins élevé, oscillant entre 80,000 et 90,000 livres. Sans entrer dans les détails des programmes de subvention du réseau routier ou d'autres mécanismes du genre, cela désorganise complètement l'industrie du transport. C'est là une contrainte qu'on devra supprimer d'une façon ou d'une autre; les progrès technologiques ne vous permettront pas de fabriquer des camions beaucoup plus légers.

M. Mantha: Merci. C'est tout.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mantha. Cela constitue tout un précédent dans vos interventions. Monsieur Suluk.

M. Suluk: Merci, monsieur le président. Je pense que ma question va vous paraître assez évidente étant donné que je viens des Territoires du Nord-Ouest. En ce qui a trait à la taxe uniforme de 9 p. 100 sur les billets d'avion, les intérêts financiers d'Edmonton actifs dans le Nord—ils sont très nombreux et vous représentez jusqu'à un certain point une grande partie sinon la totalité d'entre eux—ont eux-mêmes adopté une résolution pour qu'on les exempté de cette augmentation. Je m'en sers pour dire que de nombreuses lignes aériennes dans le Nord ont utilisé . . . et les lignes aériennes sont les seules dont je puisse vraiment parler parce que nous n'avons pas d'autre choix. Nous n'avons pas de routes. Nous n'avons pas de chemins de fer ni de camions. Prenons le cas de la NWT Air. C'est un bon exemple; en effet, un aller simple entre Frobisher Bay et Yellowknife coûte de 700\$ à 800\$. Et elle s'est servie de cela, la déréglementation, pour augmenter ses tarifs aériens, parfois de plus de 100\$. Maintenant, avec des subventions, les gens des secteurs public et privé peuvent se permettre de payer ces prix. Toutefois, la majorité des citoyens n'ont tout simplement pas les moyens de voyager même à l'intérieur de leur propre territoire.

J'ai constaté que, dans votre mémoire, vous mentionnez quelque chose à propos de la taxe uniforme de 9 p. 100. J'aimerais cependant faire valoir un autre point avant de poser ma question. D'après la logique, si les déplacements dans le Nord devaient être subventionnés et compte tenu du fait que la plupart des voyageurs sont des fonctionnaires en service commandé et des gens en voyage d'affaires, si le gouvernement du Canada doit accorder des subventions—je ne dis pas qu'il

[Texte]

subsidization would be to the benefit of the government itself, because the money is just being recycled to the same people?

I wonder if I could put a few questions together and ask what your views are, first of all, on the tax and deregulation in the airline industry and whether you are not indirectly calling for some subsidies. It is not that it would probably make much difference to you or to government because we could all afford it, but the others cannot. Could you elaborate on that, please?

Mr. K. Johnston: Again, I would like to clarify my answer before I give it, which is that I see the tax coming in two ways. One is the tax on tourist traffic, business traffic. I do not perceive much of a concern out there about that. It is just another tax. But what we are talking about here is that it is really another form of profit taxation and non-profit taxation. These are people that the northern mining communities have to fly in and fly out as a matter of human relations, really, and that is our concern. That is what prompts this in our brief. We just want to have that type of travel exempted from this 9% flat tax. We are not speaking to the business travel component down between Toronto and Montreal, That is not the big issue here with us.

Now, did you have something about subsidies?

Mr. Suluk: Yes. I suppose if I could push . . .

The Chairman: Mr. Suluk, if you are going to leave that tax, I am interested in the question and the answer. I thought your recommendation was to remove the 9% flat tax on air travel into and within the north. You are suggesting only within the north. Is that right?

Mr. K. Johnston: Mr. Nowlan, I would like to see the whole 9% taken out totally, period, but a hungry man will take half a loaf. I want to see the perceived unfair part of it removed, which is the tax on a non-profit item of doing business. That is the one item we would like to see removed. We would like to see that type of travel exempted from it. Quite frankly, we are not suggesting that the 9% is a fair tax; we are not supporting the 9% in any way, shape or form.

Mr. Suluk: First of all, I have another point here. In my part of the country, which is the eastern Arctic or everything above the tree line, really, our share of the tourist market is about 10% or 20% compared to the rest of the Territories, which is the western territory. So even there, it shows that tourists cannot even afford to go to the north.

My question with reference to subsidies is: Considering that the principal travellers, the only people who can really afford to travel, are those on business travel and those on government travel and that the rest of the population simply just could not afford to travel, do you not think it would be in the interest of business and government to see some form of subsidies because

[Traduction]

est en faveur de cela; cela a eu pour effet d'augmenter les tarifs—ne conviendriez-vous pas avec moi que l'octroi de subventions profiterait au gouvernement puisque ce dernier ne fait que redistribuer l'argent aux mêmes personnes?

Je me demande si je pourrais poser quelques questions et vous demander votre point de vue, d'abord sur la taxe et sur la déréglementation de l'industrie du transport aérien et si vous ne réclamez pas indirectement des subventions. Cela vous serait probablement égal à vous et au gouvernement puisque nous en avons tous les moyens, mais d'autres ne les ont pas. Pourriez-vous commenter cela, s'il vous plaît?

M. K. Johnston: Encore une fois, j'aimerais apporter une précision avant de vous répondre, à savoir que j'envisage la taxe à venir de deux façons, l'une d'entre elles étant le trafic touristique, le trafic commercial. À mon avis, cela ne suscite pas beaucoup d'inquiétude. Il s'agit simplement d'une autre taxe. Mais le coeur du débat ici est qu'il s'agit en fait d'une autre forme d'impôt sur les bénéfices et d'autres types d'imposition. Cela vise les gens des communautés minières du Nord qui doivent se déplacer en avion dans un contexte de relations humaines, vraiment, et c'est là notre préoccupation. C'est ce qui justifie cela dans notre mémoire. Nous voulons simplement que ce genre de déplacements soient exempts de la taxe uniforme de 9 p. 100. Nous ne parlons pas des déplacements pour affaires entre Toronto et Montréal. Ce n'est pas cela qui nous préoccupe le plus ici.

Maintenant aviez-vous quelque chose à dire au sujet des subventions?

M. Suluk: Oui. Je suppose si je pouvais pousser . . .

Le président: Monsieur Suluk, si vous allez laisser tomber la question de la taxe, je serais intéressé à connaître la réponse à la question. Je croyais que vous recommandiez la suppression de la taxe uniforme de 9 p 100 sur les billets d'avion pour les vols à destination des Territoires du Nord-Ouest et à l'intérieur de ceux-ci. Est-ce exact?

M. K. Johnston: Monsieur Nowlan, j'aimerais que la taxe de 9 p. 100 soit totalement supprimée, mais je me contenterais de moins. Je veux qu'on supprime ce qui est injuste, c'est-à-dire la taxe sur les éléments non rentables des activités commerciales. C'est cet élément que nous voulons voir disparaître. Nous voudrions que ce genre de déplacement en soit exempté. Franchement, nous n'insinuons pas que la taxe de 9 p. 100 est une taxe équitable, nous nous y opposons sous toutes ses formes.

M. Suluk: D'abord, je voudrais soulever ici un autre point. D'où je viens, c'est-à-dire de l'Est de l'Arctique qui comprend en réalité tout le territoire au nord de la limite latitudinale, la part du marché touristique s'élève à 10 p. 100 ou 20 p. 100 par rapport au reste des Territoires, à savoir l'Ouest. Même là, les touristes n'ont pas les moyens de visiter le Nord.

Ma question au sujet des subventions est la suivante: étant donné que les principaux voyageurs, les seuls qui puissent réellement se permettre de voyager, sont les gens en voyage d'affaires et les représentants du gouvernement en mission officielle et que le reste de la population n'a tout simplement pas les moyens de voyager, ne croyez-vous pas qu'il serait dans

[Text]

those subsidies will go back to the business and to government? Could you see my point in that?

• 1015

Mr. K. Johnston: If we speak to the principle of subsidies, we suggest that subsidies should always be paid to the person buying the transportation, not to the carrier, because you will never get efficiencies if you have subsidies paid to the carrier. Now, that opens up a can of worms and I do not think Mr. Nowlan wants us in that one.

If you are going to pay subsidies then they should be paid to the person using the service, if that is the decision of someone to do it.

Mr. Suluk: How do you think government could institute something like that? I imagine it would get rather complicated.

Mr. K. Johnston: Yes, it might, but at the same time subsidies in any form being paid to transportation agencies are a complicated business too. Just ask the CTC. They will tell you it is very difficult.

One point I did not make—and I agree with you—is when you spoke of the high fares in the north country. The seat cost per mile seems to be much higher, perhaps 20¢ a mile or so. The tax is on that already inflated airfare or cost to travel. That is one of the unfair things. That 9% goes on \$1,000, whereas if that were in southern Canada you would probably get that airfare for \$250. This is what I read you as saying. You are paying 9% on \$1,000 when you are already getting stuck for \$750 that you did not want to be stuck with.

But my original point was the type of use.

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk. You will be next, Mr. Benjamin. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

I must say that as a new Member of Parliament it is interesting to have positive input into changes the government is proposing to make. I think if we look back a bit from the area I represent—and, being a national politician, I represent not only my area but also I think the well-being of all Canadians—if we go back to the original changes made in my area and across Canada several years ago, they wiped out the pony express, which had a national impact because it wiped out the wild-horse gatherers out west, and it threw the mail carrier off the horse, but the train came and created more jobs.

[Translation]

l'intérêt des secteurs privé et public qu'il y ait une forme quelconque de subventions parce que celles-ci reviendraient de toute façon à ces deux secteurs? Voyez-vous à quoi je veux en venir?

M. K. Johnston: Si nous tenons à parler du principe des subventions, disons d'abord que nous sommes d'avis que les subventions devraient toujours être payées à la personne qui a recours au transport, et non au transporteur parce qu'on ne pourra obtenir le rendement voulu si les subventions sont payées au transporteur. Mais cette question c'est un vrai panier de crabes, et je ne crois pas que M. Nowlan veuille que j'y mette les pieds.

Si l'on décide qu'il faut payer des subventions, c'est à la personne qui utilise le service qu'il faudra les payer.

M. Suluk: Comment pensez-vous que le gouvernement pourra mettre sur pied un pareil système? J'imagine que cela pourrait devenir plutôt compliqué.

M. K. Johnston: Oui, c'est vrai mais par ailleurs, les subventions payées de quelque façon que ce soit aux entreprises de transport constituent, elles aussi, une affaire compliquée. Vous n'avez qu'à demander à la CCT. On vous dira que c'est là une affaire très difficile.

Je tiens à soulever ici un point que je n'ai pas encore soulevé, je suis d'accord avec ce que vous avez dit concernant le prix du voyage dans le Nord. Le coût par mille par place semble beaucoup plus élevé, peut-être même 20 cents du mille environ. La taxe est appliquée sur le prix du billet d'avion ou le prix du voyage qui est déjà trop élevé. C'est là une des injustices. La taxe de 9 p. 100 s'appliquerait par exemple sur 1,000\$ alors que dans la partie sud du Canada, le même billet coûterait probablement 250\$. C'est ce que j'ai compris de ce que vous avez dit. Vous payez 9 p. 100 sur 1,000\$, alors que vous êtes déjà pénalisé avec les 750\$ que vous payez en plus.

Mais le premier point que j'ai soulevé concernait le type d'utilisation.

Le président: Merci, monsieur Suluk. Votre tour viendra après, monsieur Benjamin. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Je tiens d'abord à dire qu'à titre de nouveau député, je trouve très intéressant d'avoir voix au chapitre concernant les changements que le gouvernement se propose d'opérer. Faisons d'abord un petit retour en arrière pour décrire l'impact sur nos régions car, en tant que politicien fédéral, je représente non seulement ma région mais je dois aussi voir au bien-être de tous les Canadiens. Par conséquent, en passant en revue les premiers changements qui ont été opérés dans ma région et à travers le Canada il y a plusieurs années déjà, on voit qu'ils ont éliminé le service de courrier à dos de cheval, ce qui a eu un impact national parce que cela a éliminé les maquignons de chevaux sauvages dans l'Ouest ainsi que les personnes faisant

[Texte]

The Chairman: We have been here for a while, but not quite that long.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The point I am trying to make is that in 1985 we recognize the fact that changes have to be made to our transportation system.

I see in your brief that you also represent the Noranda group. In my area they have a copper-mining town, Murdochville. If we talk about transportation—and I am talking about isolated areas—can you see that with deregulation, perhaps in an area like the Gaspé, it would be to the advantage of the Noranda group to ship their copper?

Mr. K. Johnston: Mr. Hibbeln is here from Noranda. I am going to get him into the thing because I am not going to carry his cross.

That also opens up an arbitration process in the event you feel you have been dealt with unfairly. I do not want you to miss that in our brief either.

Getting back to the isolated instance of Murdochville, the Gaspé and the copper business, I will let Mr. Hibbeln speak to that, if he would.

Mr. Carl H.J. Hibbeln (Noranda Sales Corporation, Toronto): On that particular point, Murdochville might be in the wilds of the Gaspé. We ship our copper anodes out of Murdochville. We have to choose between truck or rail. A fair amount of truck competition gets into the act. I do not see any reason to believe that will diminish in the future.

Even if this particular railroad wanted to be nasty to us, having properties all over Canada, Noranda is in the fortunate position of having a fairly useful tool, which is to collaborate. We do a lot of negotiation on the basis that if they do certain things for us in one area then we will do certain things for them in another area. So we are not too scared about the whole prospect.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Which brings me to the second part of my question. It is mentioned in your brief that there should be a national approach to branch line abandonment. This worries me to some extent; once again not only for my area, but for other outposts, if you wish, in the west or in the east.

• 1020

And we get into terms. I know when CN came . . . We get into terminology, and it scares me sometimes, because we play with a lot of words; you can say a lot of things and not mean anything. We talk about “secondary main line”, we talk about tertiary main line”, we talk about a “primary branch line”, in an area such as mine, or in the Maritimes, or in Newfoundland, or in the north, where the railways do exist,

[Traduction]

le service du courrier à cheval, mais vint ensuite le train qui a créé plus d'emplois encore.

Le président: Il est vrai que nous siégeons depuis un certain temps, mais quand même pas depuis si longtemps que ça.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Là où je veux en venir, c'est qu'en 1985 nous reconnaissons que des changements doivent être apportés à notre système de transport.

Je vois dans votre sommaire que votre association compte Noranda parmi ses membres. Le groupe Noranda a chez nous une ville qui fait l'exploitation des mines de cuivre, Murdochville. En matière de transport dans les régions éloignées, prévoyez-vous que la déréglementation dans une région telle que la Gaspésie serait avantageuse pour le groupe Noranda en ce qui concerne l'expédition de son cuivre?

M. K. Johnston: M. Hibbeln est présent pour représenter Noranda. Je propose de le faire intervenir parce que ce n'est pas moi qui vais me jeter dans la discussion à sa place.

Cette question soulève un autre point, celui de l'arbitrage lorsque vous estimez que vous avez été traité injustement. Je ne veux pas non plus que vous oubliiez ce point dans notre sommaire.

Reprenons un instant les cas isolés de Murdochville, de la Gaspésie et de l'industrie du cuivre, je cède la parole à M. Hibbeln. S'il vous plaît, monsieur Hibbeln.

M. Carl H.J. Hibbeln (Noranda Sales Corporation, Toronto): Sur ce point, Murdochville pourrait être considérée comme une région éloignée de la Gaspésie. Nous expédions nos anodes de cuivre à partir de Murdochville. Nous devons choisir entre le transport par camion et le transport par rail. La majeure partie se fait par camion. Je ne vois pas de raisons de croire à une diminution du transport routier dans l'avenir.

Même si la société de chemins de fer voulait nous créer des embêtements, Noranda, qui possède des installations à travers le Canada, vu sa position avantageuse, dispose d'un outil utile pour inciter les autres à collaborer. Nos négociations avec les autres sont basées sur le principe que si les autres se montrent coopératifs pour certaines choses, nous allons à notre tour nous montrer coopératifs pour d'autres domaines. La perspective de refroidissement de nos relations ne nous effraie pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'arrive à la deuxième partie de ma question. Vous mentionnez dans votre exposé qu'il devrait y avoir une approche nationale en matière d'abandon des lignes d'embranchement. Je trouve cela un peu inquiétant non seulement pour ma région mais aussi pour les régions éloignées dans l'Ouest ou dans l'Est.

Si nous commençons à jouer avec les mots, par exemple lorsque le CN est venu . . . Nous trafiquons avec la terminologie et cela m'effraie de jouer avec les mots; il est si facile de dire beaucoup de choses qui ne veulent rien dire du tout. On parle par exemple de «grandes lignes secondaires», de «grandes lignes tertiaires», puis de «lignes d'embranchement primaire» dans une région comme la mienne, ou dans les Maritimes ou à

[Text]

and branch-line situations. Do you gentlemen foresee that with deregulation people who are served by only one mode of transportation, or the trucking and the rail line, there would be a real risk that several of these branch lines or secondary main lines could be closed up and therefore cut off a service to the population?

Mr. K. Johnston: Would we anticipate it?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes.

Mr. K. Johnston: Yes.

Mr. Hibbeln: There is also a specific stretch in your area close to the town of Gaspé where CN is making noises about closing that line down because there is not enough traffic to justify it. They talk about a substantial amount of maintenance that has to be done, and the word we have got so far is that there is not enough travel from the line to justify the maintenance. So this might be an item whereby they would really look to public assistance to keep the line open as a means to serve the population in the Gaspé area.

Mr. K. Johnston: Mr. Gray, why I ran to the brief quickly is that you said "national". We said a "rational" approach; and that is why I was quick to say yes to your question. I think what you have to look at is: What would we do now if we were doing it over? If we were building the first railway across the country, or building the second one across the country, what would we do now? Things have changed, very definitely, and there is a rational approach to the railway abandonment question that has to be looked at when the railways are going to be expected to reduce costs to participate in our ability to sell our product offshore.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But do you think if the decision is made to close a branch line, wherever that might be, either the government or the Minister has an obligation, whether we talk about legal or moral obligation, to continue a service to a population, whether they be in the far north, if we talk about airplanes, or in a province like Newfoundland, or in extreme eastern Quebec, or on the islands on the west coast, such that even with deregulation a service must be given to the population and the population will not be required to move to the service?

Mr. K. Johnston: Not being in Ottawa with you gentlemen . . . that is not really one of our problems. You have to deal with that yourselves. Whether you wish to extend the social amenities or continue the social amenities, that is really your responsibility. It is not one of our basic day-to-day business responsibilities. Whether you want to continue to run a million-dollar railway for one carload of freight . . . the railway cannot afford to do that, and we as shippers cannot afford to subsidize that. At the same time I have sympathy for

[Translation]

Terre-Neuve, ou encore dans le Nord où les chemins de fer existent actuellement et constituent des lignes d'embranchement. Est-ce que les gens du comité prévoient qu'avec la déréglementation, les gens qui bénéficient actuellement d'un seul mode de transport ou encore du transport par camion et du transport par rail risqueraient de voir disparaître plusieurs de ces lignes d'embranchement ou de ces grandes lignes secondaires, et devraient faire face à une coupure du service à la population?

M. K. Johnston: Prévoyez-vous une telle situation?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui.

M. K. Johnston: Oui.

M. Hibbeln: Il y a segment de route dans votre région près de la ville de Gaspé que CN menace depuis quelque temps de fermer parce qu'il n'y a pas assez de trafic pour justifier son maintien. La société invoque le coût de l'entretien nécessité à cet endroit et il semblerait jusqu'à présent qu'il n'y a pas assez de mouvement sur cette ligne pour justifier son entretien. C'est dans une telle situation qu'on pourrait envisager le recours à une assistance publique pour maintenir la ligne ouverte afin de desservir la population dans la région de Gaspé.

M. K. Johnston: Monsieur Gray, la raison pour laquelle j'ai lu rapidement le sommaire c'est que vous avez parlé d'une approche dite «rationnelle» et c'est pour cette raison que j'ai répondu aussitôt oui à votre question. Je pense que vous devriez envisager la question sous cet angle: que ferions-nous aujourd'hui si c'était à refaire? Que ferions-nous si nous construisions le premier chemin de fer canadien, ou même si nous construisions le deuxième à l'échelle du pays, que ferions-nous aujourd'hui? Bien des choses ont changé il va sans dire et il y a une justification rationnelle à la question de l'abandon des lignes de chemins de fer qu'il faudra envisager lorsque les sociétés ferroviaires seront dans l'obligation de réduire leurs coûts pour participer à l'effort de vente de nos produits à l'étranger.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): D'après vous, si on décidait de fermer des lignes d'embranchement dans quelques régions que ce soit, estimez-vous que le gouvernement ou le Ministre a l'obligation, qu'il s'agisse d'une obligation légale ou morale, de maintenir un service à la population, par exemple dans le Grand Nord où le transport se fait par avion, ou dans les provinces comme Terre-Neuve, ou encore dans la région extrême est du Québec, ou dans les îles de la Côte ouest, de sorte que même dans le contexte de la déréglementation, un service devra tout de même être donné à la population afin que la population ne soit pas dans l'obligation de se déplacer vers le service?

M. K. Johnston: Puisque je ne suis pas à Ottawa avec vous messieurs, ce problème ne relève pas de moi. C'est à vous d'en décider. C'est à vous de décider si vous allez étendre les services de transport public ou maintenir ceux qui existent déjà; cela relève de vous. Cela ne fait pas partie de nos fonctions qui consistent à assurer sur une base quotidienne la bonne marche de nos affaires. Si vous voulez exploiter un réseau de un million de dollars pour un seul wagon de marchandises . . . les chemins de fer ne peuvent pas se permettre de

[Texte]

the fellow who owns the one carload of freight. But what has to be examined here is the other transportation opportunities.

There is really nothing wrong with going right back to basics. Mr. Mantha certainly knows what goes north of North Bay, and there are many little shippers up in the New Liskeard area that ship 50 lb. of freight, yet they want a 25-tonne closed van to go up and pick up their 50 pounds of freight. Quite frankly, it defies logic to support that. It would be nice if there were enough business up there. But people are doing that under the regulated environment we have in the trucking industry in Ontario.

I see that when we re-regulate, or deregulate totally, some people are going to have to get around that problem of how their 50 pounds is going to go. Probably the post office is the right way to go. Maybe it is. And maybe a courier service will be the right way to go.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Or bring back the pony express.

It has been mentioned, or hinted, that perhaps the shipper has the most to gain in deregulation, and the small carrier is the fellow who is going to pay the penalty. What would be your comment on that?

Mr. K. Johnston: No, I think it is an opportunity for everybody, both carriers and shippers. We are probably walking in the graveyard here when we start assuming positions for the little guy or the big guy. For a while it was, the big guys are going to take over. Now the next thing we hear is that the little guy is going to lose his business. I see—I am speaking personally now to a question that you have raised—a tremendous influx of little guys. Now, there is going to be a rationalization in the motor carrier industry, too, because they are already positioning themselves and they are positioning themselves under existing regulations which is, to me, a kind of odd way of doing things.

[Traduction]

le faire et nous, en tant qu'expéditeurs, nous ne pouvons subventionner un tel service. Cela ne veut pas dire que je ne sympathise pas avec le propriétaire des marchandises transportées dans ce wagon. Mais à ce moment il faudrait envisager d'autres solutions de rechange.

Il n'y a rien de mal à réexaminer la situation en retournant à la base. M. Mantha connaît très certainement le trafic des marchandises au nord de North Bay, et la région de New Liskeard compte un grand nombre de petits expéditeurs qui expédient 50 livres de marchandises mais qui veulent tout de même qu'un camion fermé de 25 tonnes se rende chez-eux pour amasser leurs 25 livres de marchandises. À franchement parlé, cela échappe à toute logique. Rien ne s'y opposerait si on pouvait faire suffisamment d'affaires dans cette région. C'est ce qui arrive dans le cadre actuel de réglementation imposée à l'industrie du camionnage en Ontario.

Je prévois que lorsqu'on aura réglementé à nouveau ou déréglementé complètement, certaines personnes auront à faire face au problème d'expédition de leurs 50 livres de marchandises. Peut-être pourraient-elles faire appel au bureau de poste. Peut-être même pourraient-elles faire appel à un service de messagerie.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ou peut-être faudra-t-il faire revenir le pony express.

On a mentionné ou suggéré que l'expéditeur serait peut-être le plus gagnant en matière de déréglementation; que ce sera le petit transporteur qui sera pénalisé. Quels sont vos commentaires à ce sujet?

M. K. Johnston: Non, je pense qu'il soit possible pour tous, transporteurs autant qu'expéditeurs, d'y trouver son profit. Il est probable que nous fassions fausse route lorsque nous commençons à faire des suppositions pour la petite entreprise pour pour la grande. Pendant quelque temps, c'étaient les grandes entreprises qui devaient s'emparer de tout mais voilà qu'on nous dit maintenant que ce sont les petits qui vont perdre leurs entreprises. Je vois—je présente mons avis au sujet d'une question que vous avez soulevée—un nombre considérable de petites gens. Nous allons maintenant assister aussi à la rationalisation de l'industrie du transport motorisé, puisque ses membres se placent déjà dans le cadre de la réglementation existante, ce qui, selon moi, constitue une façon plutôt étrange de procéder.

• 1025

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): One final question, Mr. Chairman.

You also mention in your brief that you are in favour of the establishment of a responsive independent regulatory agency. Do you gentlemen agree that the Minister of Transport should have the power to give policy directions to this independent agency?

Mr. K. Johnston: Yes, we believe the Minister has a lot of rights in policy. We have no problem with policy.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Une dernière question, monsieur le président.

Vous avez également mentionné dans votre mémoire que vous favorisiez l'établissement d'un organisme de réglementation responsable et indépendant. Selon vous, le ministère des Transports pourrait-il imposer des orientations politiques à cet organisme indépendant?

M. K. Johnston: Oui, nous croyons que le Ministre possède beaucoup de droits en matière politique. Nous n'avons aucune difficulté à ce sujet.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So the Minister, you believe, should . . .

Mr. K. Johnston: Yes, but tell him not to tell us how to do it. Do us a favour. We do know how to run our business. I am talking about the transportation business. We do not mind being told what to do, but we would like to be able to do it our way. How to do it is for the experts, so to speak.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: That is a good point. I now want to call Mr. Benjamin and Mr. Taylor.

I would like to indicate there was evidence before on Mr. Gray's question with regard to the subsidy on an uneconomic run, be it motor or rail. Rather than being tied in to the generality of the charge—no one really knows what the cost of the subsidy is. There is a social responsibility to keep up an uneconomic service. The subsidy itself should be separated and segregated so that the public and the taxpayer and everyone knows that it is an uneconomic run. There are many dollars spent to keep that social benefit going for that community or that shipper. That is certainly along the lines of Mr. Gray's question. You certainly do not mind the Minister making it a policy, but within the umbrella of the policy you want to carry out your business.

We are going to have to be a little shorter and sharper, if other members want to criss-cross here. I have Mr. Benjamin, Mr. Taylor and Mr. Dantzer.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, gentlemen, for about 10 years now we have been under a national policy of user pay, to the maximum extent that the government can get cost recovery in all modes of transportation, because all modes are subsidized one way or another. Do you support the concept of user pay? Do you feel that your user-pay attitude policy should continue? Or do you feel, since they are all subsidized one way or another anyway, that is just something paid for by the nation, a whole lot of general tax revenues at the federal, provincial and municipal levels?

Mr. K. Johnston: We support the user-pay principle. You build a railway for four customers and, based on the user-pay principle, those four customers could generate enough traffic to pay for that rail line or that truck route or that highway or run the airline. We accept the fact that there can be some social participation in funding that line to maintain the user-pay concept. It is a kind of bastardization of the true word.

The customer went up there in good faith, thinking there was going to be enough business on that line—I am talking more in the resource industry area—enough business generated off that railway or off that highway so it would pay for

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Alors vous croyez que le Ministre devait . . .

M. K. Johnston: Oui, mais nous ne voulons pas qu'il nous dise ce que nous devons faire. Faites-nous une faveur. Nous savons comment diriger notre entreprise. Je parle de l'entreprise du transport. Nous acceptons bien qu'on nous dise quoi faire, mais nous voulons conserver le droit d'agir comme nous l'entendons. Les modalités relèvent des experts, pour ainsi dire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Voilà qui est bien. Je veux maintenant passer la parole à M. Benjamin et M. Taylor.

J'aimerais préciser qu'il y avait déjà des preuves avant la question de M. Gray au sujet de l'octroi de subsides à des parcours non rentables, qu'il s'agisse du transport par camion ou par rail. La généralité de l'accusation ne nous mène à rien car personne ne sait vraiment ce qu'il en coûte pour octroyer de tels subsides. Il y a une responsabilité sociale de maintenir un service non rentable. La subvention elle-même devrait être séparée de façon à ce que le public et le contribuable, et tous d'ailleurs, puissent savoir que ce parcours n'est pas rentable. On dépense beaucoup d'argent pour conserver cet avantage social en faveur d'une collectivité ou d'un expéditeur. Cela concorde certainement dans l'ensemble avec la question de M. Gray. Vous ne vous opposez certainement pas à ce que le Ministre en fasse une politique, mais vous voulez diriger vous-même votre entreprise dans le cadre de cette optique globale.

Nous allons devoir nous faire plus courts et plus précis si nous voulons donner la parole à d'autres intervenants. J'ai sur ma liste M. Benjamin, M. Taylor et M. Dantzer.

M. Benjamin: Monsieur le président, messieurs, pendant environ 10 ans nous avons connu une politique nationale de financement par les usagers, dans toute la mesure du possible puisque le gouvernement veut récupérer les sommes investies dans tous les genres de transport, même s'ils sont tous subventionnés d'une façon ou d'une autre. Est-ce que vous appuyez le concept du financement par les usagers? Pensez-vous que cette politique devrait se poursuivre? Ou croyez-vous plutôt, qu'étant donné que tous les transports sont subventionnés d'une façon ou d'une autre, qu'il s'agit tout simplement d'un financement assuré par le pays, au moyen des recettes fiscales générales au palier fédéral, provincial et municipal?

M. K. Johnston: Nous appuyons le principe du financement par les usagers. Si l'on construit un chemin de fer pour quatre clients et, à partir du principe du financement par les usagers, les quatre clients en question devraient susciter suffisamment de trafic pour payer leur trajet ferroviaire ou leur trajet par camion ou par avion. Nous acceptons qu'ils doivent y avoir une certaine participation sociale dans le financement de ce genre d'entreprises pour maintenir le concept du financement par les usagers. C'est là cependant une sorte de déformation du vrai mot.

Le client était de bonne foi, car il voyait qu'il y aurait suffisamment de trafic—je parle plutôt ici pour l'industrie extractive—suffisamment de trafic ferroviaire ou par camion pour assurer le financement de son entreprise de transport.

[Texte]

itself. The transportation company would receive a return on their investment. All of a sudden something happens in the world, and certainly through no fault of the businessman, because we will assume he is Simon Pure. Something happens in the world, and we lose the lumber business in the United States or we lose lumber business offshore to somebody. Three of those people just simply close up which leaves the other man there. Then an opportunity exists for the fellow who is last there. He should go with hat in hand, or whatever you want to call it, do the best he can and get a subsidization to continue his economic rate to market. If the cost is so great, then maybe that company is going to have to go out of business too. Maybe it will; I am not advocating it at this time. But that is just the accommodation we can make with social subsidies. They should go to the user in most cases.

• 1030

Mr. Benjamin: You see, this is the user of facilities provided by the taxpayer. You are objecting to the 9% airport tax. Well, the deficit on the operation of airports varies from one year to the next to the extent of anywhere from \$200 million to \$700 million. And the consumer air-cargo rates or the airfares pay that tax. I am not sure if it is on air cargo, but anyway the airline tickets.

Similarly, I got word just a week ago that the lease fees, the rental, at an airport terminal currently being refurbished is going up from \$20 a square foot to \$70 a square foot, which those airlines, car rental companies and whatnot are going to have to pass on to the consumers. There goes your hope for lower rates and fares under a deregulated regime on the basis of user pay. And the government is still going to be in the hole in the operation of that airport terminal, even with more than tripling the lease fees. So it seems to me you are trying to have it both ways; you are against the airport tax but you are in favour of user pay. Make up your mind.

Mr. K. Johnston: I think I can support the position I have enunciated here. Quite frankly, I never thought to worry about the car rental agencies in the airports. I guess that is just an augmented form of revenue.

Going back to the flat-rate tax on air, Mr. Suluk speaks about the high airfares in northern Canada. I have not been there; I have been close but not there, and I am sure 9% on a \$1,000 air ticket does not support the airport at some of the places he has been. It has probably been a tent out there with a snowbank around it. Now, you cannot really say the customer is paying for that airport; he is not. I am not suggesting, nor do I understand that the 9% goes to the support of airports. I do not know that. You are better able to know that than I am.

[Traduction]

Même qu'elle pourrait escompter des profits sur son investissement. Mais, tout à coup quelque chose se produit dans le monde, et qui n'est aucunement de la faute de l'homme d'affaires, parce que nous tenons pour acquis qu'il est absolument de bonne foi. Il se passe quelque chose dans le monde et nous perdons l'industrie du bois aux États-Unis ou nous perdons l'industrie du bois dans les îles aux mains de quelqu'un d'autre. Trois de ces personnes décident simplement de fermer ce qui laisse l'autre tout seul. Alors il y a une chance pour celui qui reste le dernier. Il doit quémander, ou appelez cela comme vous voudrez, faire du mieux qu'il peut et obtenir un subside pour continuer à offrir son tarif économique. Si le coût est tellement élevé, peut-être que cette compagnie-là va aussi devoir fermer. Peut-être que c'est ce qu'ils feront; je n'encourage pas cela à ce moment-ci. Mais c'est tout ce que nous pouvons faire avec les subsides. La plupart du temps, ce sont les usagers qui devraient les recevoir.

M. Benjamin: Voyez-vous, c'est l'utilisateur d'installations fournies par le payeur de taxes. Vous vous opposez à la taxe d'aéroport de 9 p. 100. Et bien, le déficit sur l'exploitation des aéroports varie d'une année à l'autre et se situe quelque part entre 200 millions de dollars et 700 millions. Et les tarifs de fret-aérien imposés au consommateur ou le prix des passages-avions payent cette taxe. Je ne suis pas certain que ça s'applique au fret-aérien mais de toute façon sûrement aux billets d'avion.

A propos, j'ai appris la semaine dernière que les loyers dans un aéroport qu'on est en train de remettre à neuf vont passer de 20\$ le pied carré à 70\$ le pied carré, et ce sont les compagnies aériennes, les compagnies de location d'automobiles et les autres qui vont devoir passer ces frais au consommateur. Votre espoir d'un abaissement des tarifs et des prix des billets dans un régime de déréglementation basé sur l'assimilation des frais par les usagers s'envole en fumée. Et le gouvernement ne fera pas davantage ses frais dans l'exploitation de cette aérogare, même en triplant les loyers et même plus. J'ai l'impression que vous essayez de gagner sur les deux plans; vous êtes contre la taxe d'aéroport mais vous êtes en faveur du fait que les usagers payent. Faites-vous une idée.

M. K. Johnston: Je pense que je puis justifier la position que j'ai prise. Pour dire franchement, je n'ai jamais pensé à m'inquiéter des agences de location d'automobiles dans les aéroports. Je pense qu'il ne s'agit là que d'une forme de revenu augmenté.

Pour en revenir à la taxe uniforme sur le tarif aérien, M. Suluk parle du prix élevé des billets d'avion dans le nord du Canada. Je n'y suis pas allé; je suis allé tout près, mais pas vraiment là, et je suis certain que 9 p. 100 sur un billet d'avion de 1000\$ ne sert pas à soutenir l'aéroport dans certains des endroits où il est allé. C'était probablement une tente plantée dehors au milieu d'un banc de neige. Bon, et bien vous ne pouvez pas vraiment dire que le client paye pour cet aéroport; ce n'est pas vrai. Je ne prétends pas, et ça n'est pas ce que je pense, que le 9 p. 100 sert au soutien des aéroports. Je n'en sais rien. Vous êtes mieux placé pour le savoir que moi.

[Text]

I do believe in the user-pay concept, and maybe that should be taken into the airport operation. Maybe the airport operation should be privatized. Maybe the airport should charge a landing fee to the airlines, who are the users, then that can be passed on to the customer, and the cost and the profit ratio on a ticket—and we get rid of the 9%. I mean, the 9% is grossly unfair if you apply it to airport buildings; it is just not representative across the country. Sudbury Airport is not the Toronto Airport, nor the Winnipeg Airport. So it is kind of hard for somebody... and we do not have cheap airfares up in Sudbury either, or North Bay.

Mr. Benjamin: In the Regina Airport, which is being refurbished finally after 12 years of waiting, the airline—Air Canada and PWA, Norcanair—fees are going to go up from \$20 bucks a square foot to \$70. The passenger is going to pay 9% on his plane ticket. The airline is going to have to pass on their increased costs to the consumer in addition to the 9% which the consumer is paying. It would not matter whether the airport is privately owned, municipally owned, or owned by the federal government, if you are in favour of the user-pay principle and try to get somewhere at least close to cost recovery. Well, I do not know of any large municipality in its right mind that would want to take over an airport.

Mr. K. Johnston: At the way we run them in Canada, I agree with you.

Mr. Benjamin: You see, you are in a real catch-22 situation, especially if you are trying to consider the whole country.

The Chairman: On the user-pay matter, Mr. Benjamin, and trying to get some clarification there, you are right on point. But if you are going to get into the whole airport structure, as you just mentioned yourself, that is another Pandora's Box. There are municipalities in North America that run their own airports. Airports in Canada, some people suggest, could be run much more efficiently if they were not run under the present bureaucracy. There are many other questions and, of course, we have built a lot of Taj Mahals in Canada, including Regina.

• 1035

Mr. K. Johnston: Mr. Chairman, Mr. Miller wanted to answer part of Mr. Benjamin's question. I am not quite sure which part it was.

Mr. Miller: Mr. Chairman, you can see that free enterprise is still alive in the private sector here. We are competing with each other for air time.

I think the question of user pay and the charges to industry for public services is one of the most difficult areas of public

[Translation]

Je crois en l'idée de faire payer l'utilisateur et peut-être que cela devrait être transposé dans l'exploitation des aéroports. Peut-être que l'exploitation des aéroports devrait être privatisée. Peut-être que l'aéroport devrait imposer des frais d'atterrissage aux compagnies aériennes qui sont les usagers; et celles-ci pourraient passer cela aux clients, et le rapport coût profit sur un billet—et nous pouvons nous débarrasser du 9 p. 100. Je veux dire que le 9 p. 100 est évidemment injuste si vous l'appliquez aux édifices des aéroports; cela n'est absolument pas représentatif d'un bout à l'autre du pays. L'aéroport de Sudbury n'est pas l'aéroport de Toronto non plus que l'aéroport de Winnipeg. Alors c'est peut-être un peu difficile pour quelqu'un... et nous n'avons pas de billets d'avion à bon marché nous-autres à Sudbury et à North Bay non plus.

M. Benjamin: À l'aéroport de Régina, qu'ils sont en train de remettre à neuf enfin après avoir attendu douze ans, la compagnie aérienne—Air Canada et TWA, Norcanair—les loyers vont être augmentés et vont passer de 20\$ le pied carré à 70\$. Le passager va payer 9 p. 100 sur son billet d'avion. Les compagnies aériennes vont avoir à passer les augmentations des coûts au consommateur en plus du 9 p. 100 que le consommateur paye déjà. Ça ne ferait aucune différence si l'aéroport appartenait au secteur privé, à la municipalité ou au gouvernement fédéral, si vous êtes en faveur du principe qui veut que l'utilisateur soit celui qui paye et essaie de récupérer, du moins d'aussi près que possible, ses frais. Eh bien, je ne connais aucun administrateur d'une ville importante qui accepterait de se charger de l'aéroport à moins qu'il n'ait perdu l'esprit.

M. K. Johnston: De la façon dont ils fonctionnent au Canada, je suis d'accord avec vous.

M. Benjamin: Comprenez-moi, vous êtes dans une véritable situation sans issue, surtout si vous essayez de prendre tout le pays en considération.

Le président: À propos de la question des utilisateurs qui assument les frais, monsieur Benjamin, et si on essaie d'éclaircir un peu la situation, ce que vous dites est tout à fait juste. Mais si vous voulez entrer dans la question de la structure d'ensemble des aéroports, vous l'avez justement dit vous-même, c'est une autre boîte de Pandore. Il y a des municipalités en Amérique du Nord qui exploitent leur propre aéroport. Certains pensent que les aéroports du Canada pourraient être exploités de façon beaucoup plus efficace, s'il n'y avait pas la bureaucratie actuelle. Il y a beaucoup d'autres questions et, bien sûr, nous avons bâti beaucoup de Taj Mahals au Canada, y compris Regina.

M. K. Johnston: Monsieur le président, M. Miller voulait répondre à une partie de la question de M. Benjamin. Je ne sais pas trop de quelle partie il s'agissait.

M. Miller: Monsieur le président, vous pouvez vous rendre compte que la libre entreprise existe toujours dans le secteur privé ici. Nous sommes en compétition pour le temps d'antenne.

Je pense que la question de faire payer le service par l'utilisateur et des charges imposées à l'industrie pour des

[Texte]

policy in Canada today. The mining industry is one of several major resource industries which has to compete on international markets. As producers of goods for trade, we find ourselves in a position of competing against other countries which have devalued their currencies. We find ourselves in a very difficult situation on international markets because of many, many factors.

One thing that is certain is that we cannot pass on cost increases to our customers, because our products are priced on international markets and Canada has no control over the price it receives for its products. So, while we believe that the user-pay principle is a sound one because it gives people an incentive to improve the efficiency of their business, we feel that there may have to be compromises in relation to the industries that are competing on international markets. And for that reason, we find that although we have improved our own cost levels in areas we can control, we find that government levies of all kinds have increased in the past 10 years much, much faster than inflation. We find that has introduced a cost element that we cannot control without your help.

Therefore, what we are seeing is that marginal mines are being really rendered sub-marginal and in some cases put out of business by the sudden increase of costs which we cannot really influence without your help. So I feel, for the sake of continued employment in the country and as many operations working as possible in the lumber business and the mining business and the other international industries in which we complete, that we have to take a very, very careful look at how these charges for transportation—all charges that eventually end up in government revenues—how they are levied, whether against the general population or against the employers of our people. There is a difficult trade-off here and I appreciate you are trying to cope with it.

Mr. Benjamin: On the matter of confidential rates, I admit I have some sympathy for the need for an element of that on international trade. Mainly, I suppose, this would be in the case of Canada-U.S., that for Canadian shippers and receivers and transporters who maintain a decent share of their market north and south and compete with the regime that is in the U.S., you are going to need something similar here in Canada so that you are operating from a level field.

I have difficulty in the area of domestic traffic, just within Canada, east-west and north-south in Canada. No doubt you have members in your organization who are small mining operations and you have others that are giants. And the big shipper who ships in the thousands of carloads or thousands of truckloads in a given year will be able to negotiate a confiden-

[Traduction]

services publics est un des domaines les plus difficiles du domaine public au Canada de nos jours. L'industrie minière est une des nombreuses grandes industries qui exploitent nos ressources qui soit appelée à faire face à la concurrence sur les marchés internationaux. En tant que producteurs de denrées commerciales, nous nous trouvons dans une position telle que nous entrons en compétition avec d'autres pays qui ont dévalué leurs monnaies. Nous nous trouvons dans une situation très difficile sur les marchés internationaux à cause de très nombreux facteurs.

Une chose est certaine, nous ne pouvons pas refiler les augmentations de prix à nos clients, parce que le prix de nos produits est établi sur les marchés internationaux et que le Canada n'a pas de contrôle sur les prix qu'il reçoit pour ses produits. Donc, bien que nous croyions que le principe de faire payer les services aux utilisateurs soit un bon principe parce qu'il stimule les gens à augmenter l'efficacité de leur entreprise, nous pensons qu'il doit y avoir des compromis en ce qui concerne les industries qui entrent en compétition sur les marchés internationaux. C'est pourquoi, nous croyons que même si nous avons amélioré nos prix dans les domaines que nous pouvons contrôler, nous pensons que les taxes de toutes sortes imposées par le gouvernement ont augmenté au cours des dix dernières années beaucoup plus rapidement que l'inflation. Nous pensons que cela a amené un élément de coût que nous ne pouvons pas contrôler sans votre aide.

Par conséquent, nous voyons que les mines peu rémunératrices deviennent encore moins rémunératrices et dans certains cas qu'elles doivent fermer à cause de l'augmentation soudaine des coûts que nous ne pouvons pas réellement influencer sans votre aide. Je pense donc que pour soutenir l'emploi dans ce pays et pour conserver en exploitation autant de chantiers que possible dans l'industrie du bois et l'industrie minière et les autres industries internationales avec lesquelles nous sommes en compétition, je pense que nous devons examiner très très soigneusement comment ces frais pour le transport—des frais qui finalement aboutissent en revenus pour le gouvernement—comment ils sont prélevés, si c'est la population en général qui est touchée ou les employeurs ou nous autres. Il y a un choix difficile à faire ici et je sais bien que vous essayez d'y faire face.

M. Benjamin: À propos des tarifs confidentiels, j'admets que l'idée de la nécessité d'un élément de ce genre sur le marché international me sourit. Je suppose que cela s'appliquerait principalement au cas des marchés entre le Canada et les États-Unis, que pour les expéditeurs canadiens et les destinataires et les transporteurs qui conservent une part convenable de leur marché au nord et au sud et font concurrence au régime qui existe aux États-Unis, vous allez avoir besoin de quelque chose similaire ici au Canada de façon à fonctionner sur un terrain égal.

J'ai des difficultés dans le domaine du trafic intérieur, à l'intérieur du pays, d'est en ouest et du nord au sud. Vous avez sans doute, dans votre organisation, des membres qui sont des petites compagnies géantes. Et ceux qui font des expéditions par milliers de wagons ou milliers de camions au cours d'une année vont être capables de négocier un taux confidentiel qui

[Text]

tial rate that is really very good for him, because of the volume of the movement, just the economies of scale. And to get the business, one or more trucking firms or a railroad will give you a good deal. But the small fellow who does maybe 50 or 100 or a couple of hundred carloads or truckloads a year, will not be able to get the same deal. He will not be able to find out what deal the big one got because it is confidential. It has been said by people in the ministry here that they have recourse to the Combines Investigation Act and the courts. Well, how do these anti-combine investigators get hold of it when it is confidential? The small shipper and what not cannot afford to spend all his time in court. He cannot afford the cost, let alone the time. So you are just building in an element of unfairness. I have always thought that you could walk into any trucking company or railway station and the tariffs are public, even agreed charges are public. Are you not going to cause problems, even within your own organization, as between the giant shipper and the little one?

• 1040

Mr. K. Johnston: Probably yes, yes, yes to all your questions, but I think we had better explain them. Number one, confidential rates that exist in the United States today, the railways in Canada are hurting as a result of it. The railway that I think will hurt particularly in Canada is Canada's first railway, the Canadian Pacific Railway. It is closest to the United States. Right now Canadian shippers cannot get to the border fast enough with their trucks to get on the American railroads and get the confidential rates.

Mr. Benjamin: I am agreeing to that international stuff, but on the domestic market, you will have a tendency to—

Mr. K. Johnston: On the domestic stuff, too. If you can move from Toronto to Vancouver via the U.S. railroads, you will get a better price—and that is the fact of life—if you are a volume shipper and you have the in-house expertise to make those arrangements, and Canadian people do have. I think confidential rates have to be domestic, too. You cannot have two sets of rules to play by. What is going to be domestic and what is not? We can make domestic freight international very quickly.

Mr. Benjamin: But then the Toronto to northern Ontario, or out to northern Manitoba, or Saskatchewan, or Alberta—something like that—and you have a giant shipper and you have a bunch of little ones, the little ones can just go, right?

Mr. K. Johnston: You will probably touch on one of the areas. There is very little traffic in Canada that is true north-south. It travels north and south to get east and west. That is the way Canada developed its transportation corridors. So

[Translation]

est vraiment très bon pour eux, à cause du volume des marchandises déplacées, juste les économies d'échelle. Et pour obtenir l'affaire, au moins une compagnie de transport par camion ou une compagnie de chemin de fer va vous proposer un bon tarif. Mais la petite compagnie, qui remplit peut-être 50 ou 100 ou peut-être une couple de cent wagons ou camions par année, ne pourra pas obtenir le même prix. Elle ne sera pas capable de découvrir quel est le prix qu'on fait aux grosses compagnies parce qu'il est confidentiel. Certains au ministère ont affirmé avoir recours à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions ainsi qu'aux tribunaux. Eh bien, comment ces enquêteurs qui sont contre les coalitions peuvent-ils mettre la main dessus alors que c'est confidentiel? Le petit expéditeur ne peut se permettre de passer tout son temps au tribunal. Il n'a ni les moyens, ni le temps, donc, vous ne faites qu'introduire un élément d'injustice. J'ai toujours pensé que vous pourriez pénétrer dans n'importe quelle société de camionnage ou n'importe quelle gare et que les tarifs sont publics, même les tarifs convenus sont publics. N'allez-vous pas provoquer des problèmes, même à l'intérieur de votre propre organisation, comme c'est le cas entre l'expéditeur géant et le petit expéditeur?

M. K. Johnston: Sans doute oui. Oui, à toutes vos questions, mais je pense qu'il serait préférable que nous nous expliquions là-dessus. Tout d'abord, à propos des taux confidentiels qui sont pratiqués de nos jours aux États-Unis: les sociétés de chemins de fer canadiennes en souffrent. C'est sans doute le Canadien Pacifique, la première société canadienne de chemins de fer, qui souffrira le plus parce qu'il est le plus proche des États-Unis. À l'heure actuelle, les expéditeurs canadiens peuvent se rendre jusqu'à la frontière rapidement avec leurs camions pour avoir accès aux chemins de fer américains et se prévaloir des tarifs préférentiels.

M. Benjamin: Cela est vrai sur le plan international, mais sur le marché intérieur, vous aurez tendance à . . .

M. K. Johnston: C'est également vrai sur le plan intérieur. Si vous pouvez aller de Toronto à Vancouver par le biais des chemins de fer américains, vous obtiendrez un prix plus intéressant—c'est un fait, si vous êtes un gros expéditeur et que vous avez la compétence voulue pour prendre ce genre de dispositions, et c'est le cas du Canadien Pacifique. Je pense que les taux préférentiels doivent également s'appliquer au marché intérieur. Vous ne pouvez avoir deux séries de règles à observer. Qu'est-ce qui doit être intérieur et qu'est-ce qui ne doit pas l'être? Nous pouvons très rapidement donner au transport national une envergure internationale.

M. Benjamin: Mais alors, la ligne qui va de Toronto au nord de l'Ontario ou au nord du Manitoba ou en Saskatchewan ou en Alberta . . . et vous avez un expéditeur géant et une foule de petits expéditeurs, les petits peuvent être absorbés, n'est-ce pas?

M. K. Johnston: Vous mettez sans doute là le doigt sur un des problèmes. Il y a très peu de transport au Canada qui soit vraiment nord-sud. La circulation part du nord et du sud pour se rendre à l'est et à l'ouest. C'est ainsi que le Canada a conçu

[*Texte*]

there are not many places. There are little areas like the corridor from Toronto-North Bay, Toronto-Sudbury, if that is the terminal end. There are some isolated areas like that, but the true east-west, we can go into the United States with that just as easy as we can go on the Canadian railroads, especially if your traffic originates in Canada's most populated areas, and that is Montreal, Toronto, Winnipeg, and Vancouver. We can access those cities with U.S. railroads and U.S. trucking companies, so I do not think you can differentiate.

The railways tried to come in and convince everybody that they should have two sets of rules—they should have confidential rates on their international traffic. And I think when they took a second look at it they realized there was an awful lot of domestic traffic becoming international traffic, or bridge traffic as they choose to call it.

Mr. Benjamin: I am more worried about the small mining operation, or the small manufacturer/processor in Canada's domestic market, of their being disadvantaged by the giants which may or may not be another Canadian company. I just think it is not an even fight. Transportation should be a relatively neutral factor. The real competition should enter into the quality and kind of product, and everything else.

The Chairman: Do you not have size as a factor now, Mr. Benjamin? You have made your point pretty well. I have really let you go on on this second round. But if you want to make a comment, Mr. Johnston, okay. I think you are getting into dialogue and debate here. There are points—

Mr. Benjamin: That is what he is here for. We are discussing the philosophy.

The Chairman: I know, but we have come at it about three times, each in a little different way.

Mr. Benjamin: It is the philosophy and the principle of this.

The Chairman: Mr. Taylor, and then Mr. Dantzer. And members do not have to use up all the time until 11 a.m. I would like some time to knock off the committee before 11 o'clock, before we get the next witness.

Mr. Taylor: I have just two points I would like to pursue, Mr. Chairman. When Mr. Claude Taylor, the Chairman of Air Canada, was here, he suggested that we use the criterion used in the U.S.A.; namely, that as long as the foreign company does not control the truckline, it is perfectly all right as long as the Canadians always have the majority vote. What is your view on that?

[*Traduction*]

ses corridors. Ainsi, il n'y a pas beaucoup d'endroits. Il y a par exemple le corridor qui va de Toronto à North Bay, de Toronto à Sudbury. Il y a quelques régions isolées comme celles-là, mais en ce qui concerne le véritable corridor est-ouest, nous pouvons l'emprunter tout aussi facilement pour nous rendre aux États-Unis comme nous le ferions sur les chemins de fer canadiens, surtout si la circulation part des régions les plus peuplées du Canada, à savoir Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver. Nous pouvons accéder à ces villes au moyen des chemins de fer américains et des sociétés de camionnage américaines, donc je ne pense pas que vous puissiez faire la distinction.

Les chemins de fer ont essayé de s'imposer et de convaincre tout le monde qu'ils devraient avoir deux séries de règles à observer, qu'ils devraient avoir des taux préférentiels pour leur trafic international. Et je pense qu'en y regardant de plus près, ils se sont rendus compte qu'il y avait énormément de transport national qui se transformait en transport international, autrement dit qui reliait les deux pays.

M. Benjamin: Je m'inquiète davantage au sujet de la petite exploitation minière ou du petit fabricant sur le marché intérieur canadien. Je crains qu'il ne soit défavorisé par les géants qui peuvent être ou non une autre société canadienne. Je pense tout simplement que la lutte ne se fait pas à armes égales. Le transport devrait être un domaine relativement neutre. La véritable concurrence devrait porter sur la qualité du produit et le type de produit et d'autres considérations de ce genre.

Le président: Est-ce que la taille n'est pas un facteur important maintenant, monsieur Benjamin? Vous avez bien fait valoir votre point de vue. Je vous ai vraiment donné la possibilité de vous exprimer à fond au cours de ce second round. Mais si vous voulez faire une observation, monsieur Johnston, vous pouvez le faire. Je pense que vous vous lancez ici dans un débat. Il y a certains points...

M. Benjamin: C'est là la raison d'être de sa présence ici. Nous discutons de la théorie.

Le président: Je sais, mais nous sommes revenus sur la question environ trois fois, chaque fois de façon légèrement différente.

M. Benjamin: C'est là le principe de la chose.

Le président: Je cède la parole à M. Taylor et ensuite à M. Dantzer. Et les membres ne sont pas tenus d'utiliser tout le temps qui leur est alloué jusqu'à 11 heures du matin. J'aimerais disposer d'un peu de temps pour clore les travaux du comité avant 11 heures, avant que nous entendions le prochain témoin.

M. Taylor: Monsieur le président, il y a simplement deux points que j'aimerais approfondir. Lorsque M. Claude Taylor, président d'Air Canada, était parmi nous, il a laissé entendre que nous faisons appel aux critères utilisés aux États-Unis; à savoir, qu'aussi longtemps que la société étrangère n'a pas la mainmise sur le camionnage, tout va très bien aussi longtemps que les Canadiens sont majoritaires. Quel est votre point de vue sur cette question?

[Text]

• 1045

Mr. K. Johnston: I find that whole subject really difficult. Probably I am naive enough to think there are enough controls in place right now to handle that. Quite frankly, the American truckers do not want to come north of Toronto; they do not want to come north of Montreal; they do not want to come north of Winnipeg; they do not want to come north of Vancouver. They want single-stop entry into Canada.

Mr. Taylor: They do in Alberta because they are on their way to Alaska.

Mr. K. Johnston: Yes, but that is another part of the U.S.A. up there.

Mr. Taylor: But we are still part of Canada.

Mr. K. Johnston: I mean Alaska, not Alberta, sir.

Mr. Taylor: Okay. I thought we were going to get into a fight there.

The Chairman: Mr. Taylor, you said you have another point.

Mr. Taylor: Yes, I have one other point. In your list of members . . .

The Chairman: The evidence has been pretty clear so far, as Mr. Taylor knows—he has been a very diligent member of the committee—that the Americans' entry into Canada will come to the three major markets in Canada, which poses problems.

Mr. Taylor: In the beginning of your brief, you named the members. What coal companies do you represent?

Mr. Miller: Mr. Chairman, the large coal mines that are also related to other mining companies are members of our association. I think now of Denison Mines and Teck Corporation, both of which have very large coal mines in northeast B.C.

Mr. Taylor: Are any mines in the Crowsnest Pass members of your association?

Mr. Miller: By and large, they are not. However, again, through parent corporations such as Canadian Pacific, there may be connections. I will say we have very active liaison with The Coal Association of Canada. We work very closely together as sister organizations.

Mr. Taylor: Then you would be interested in an experiment we carried out in Alberta—I should not say we; the university and the government carried out—on moving coal by pipeline. I have not heard this discussed in this, but surely that will come into the *Freedom to Move*, because in the pilot plant that was set up it was found that you could move coal sludge by pipeline. Whether or not there are lots of wrinkles still to come out of it, I am not sure, but have you given any thought to using a pipeline to move coal or other minerals?

[Translation]

M. K. Johnston: Je pense que toute la question est vraiment complexe. Sans doute suis-je suffisamment naïf pour penser qu'il y a à l'heure actuelle suffisamment de mécanismes de contrôle en place pour tenir compte de cette situation. Très franchement, les camionneurs américains ne cherchent pas à venir au nord de Toronto; ni au nord de Montréal; ni au nord de Winnipeg; ni au nord de Vancouver. Ils ne veulent qu'un point d'accès au Canada.

M. Taylor: Ils désirent passer par l'Alberta parce que c'est sur le chemin de l'Alaska.

M. K. Johnston: Oui, mais ce qui se trouve là-bas c'est une autre partie des États-Unis.

M. Taylor: Mais cela fait encore partie du Canada.

M. K. Johnston: Je parle de l'Alaska, et non pas de l'Alberta, monsieur.

M. Taylor: Très bien. Je pense que nous allons nous engager dans une bataille ici.

Le président: Monsieur Taylor, vous avez affirmé avoir un autre point à faire valoir.

M. Taylor: Oui, j'ai un autre point. À votre liste de membres . . .

Le président: Jusqu'ici, le témoignage a été assez clair, comme le sait M. Taylor—il a été un membre très assidu du comité—la percée des Américains au Canada se fera sur trois grands marchés canadiens, ce qui pose de problèmes.

M. Taylor: Au début de votre exposé, vous avez fait allusion aux membres. Quelles sont les sociétés charbonnières que vous représentez?

M. Miller: Monsieur le président, les grandes sociétés charbonnières sont également rattachées à d'autres sociétés minières dans le cadres de notre association. Je pense maintenant à Denison Mines et à la Teck Corporation, qui possèdent toutes les deux de très vastes opérations charbonnières au nord-est de la Colombie-Britannique.

M. Taylor: Y a-t-il des mines du Pas du nid de Corbeau qui font partie de votre association?

M. Miller: Grosso modo, non. Cependant, là encore, elles peuvent y être rattachées par des sociétés parentes telles que le Canadien Pacifique. Je dirais que nous avons des liens très étroits avec la Coal Association of Canada. Nous travaillons en très étroite collaboration comme s'il s'agissait d'un organisme soeur.

M. Taylor: Ainsi, vous seriez intéressé par une expérience que nous avons tentée en Alberta—je ne devrais pas parler de nous car il s'agit d'une initiative de l'université et du gouvernement—sur le transport du charbon par pipeline. Je n'en ai pas encore entendu parler jusqu'ici, mais c'est sans doute une question qui sera abordée dans le cadre de *Aller sans entrave*, puisque dans l'usine-pilote qui a été mise sur pied, on a trouvé que l'on pouvait déplacer les résidus de charbon par pipeline. Quoi qu'il en soit, avez-vous songé à utiliser un pipeline pour transporter du charbon ou d'autres minéraux?

[Texte]

Mr. K. Johnston: Are you talking about the association or the people in the industry?

Mr. Taylor: No, I am talking about your association.

Mr. K. Johnston: I will defer to Mr. Miller again on that one.

Mr. Miller: Mr. Chairman, I think the special characteristics of commodity pipelines are recognized in our brief. We say a few words about the fact that when the volume is there and the conditions are right this can offer a very low-cost method, and it was coal we had in mind.

Mr. K. Johnston: Just supplementary to that, there is so little experience with pipelines, and I do not know personally anybody in Canada who I would say is a traffic expert or a transportation expert in the use of pipelines for bulk commodities. There are some small applications. For instance, in Simpson's and Eaton's they run a tube through; that is a kind of pipeline. As practitioners of the art form, we really do not have enough experience in it.

Mr. Taylor: I recognize it is in the pilot stage, but I just wondered how far it had gone with your industry. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Dantzer is next, and that may wind it up.

Mr. Dantzer: Mr. Chairman, I merely seek to be educated. I am looking at page 10 of your brief, under marine transportation and your policy recommendations. You say "Availability of a cost-competitive marine transportation mode . . . should be encouraged". How could that be done?

Mr. K. Johnston: I would ask Mr. Hibbeln to respond to that, Mr. Dantzer. It is on page 10, Carl, the second recommendation at the bottom of the page.

• 1050

Mr. Hibbeln: The actual transportation provided to serve the mines in the north is the MV *Arctic*, which I understand is a very heavily subsidized vessel. Access by other countries into the Arctic to move concentrates out of Nanisivik and Baffin Island and Polaris to Canadian destinations is still only feasible by using the MV *Arctic*. What we would like to see as part of encouraging . . . an easier way so that non-Canadian flag would be used to facilitate the process.

Mr. Dantzer: You say the waiver system should be retained. What is the waiver system? It is on page 11, when the supply of Canadian ships is insufficient.

Mr. Hibbeln: I would like to give you a specific example on that score. As Noranda we make a lot of sulphuric acid as a by-product of our smelting operations. Once in a while if we have too much sulphuric acid in the tanks we need relief and we operate a non-Canadian flagship to move sulphuric acid from Valleyfield down to the States. But once in a while if

[Traduction]

M. K. Johnston: Parlez-vous de l'association ou des gens de l'industrie?

M. Taylor: Non, je fais allusion à votre association.

M. K. Johnston: Je vais encore m'en remettre à monsieur Miller à ce sujet.

M. Miller: Monsieur le président, je pense que les caractéristiques des pipelines de service sont reconnus dans notre exposé. Nous avons fait quelque peu allusion au fait que lorsque le volume y est et que les conditions sont réunies, il peut s'agir d'une méthode très économique, et c'est le charbon que nous avions à l'esprit.

M. K. Johnston: À ce propos, notre expérience des pipelines est si limitée, et personnellement, je ne connais personne au Canada qui à mon avis soit un spécialiste en trafic ou en transport en ce qui concerne l'utilisation de pipelines pour la marchandise en vrac. Cela se fait sur une petite échelle. Par exemple, chez Simpson et chez Eaton, on a recours à un tuyau; il s'agit d'un genre de pipeline. Je dois cependant avouer que nous ne possédons pas suffisamment d'expérience en la matière.

M. Taylor: J'admet que nous en sommes encore à une stade pilote, mais je me demande jusqu'où les choses ont évolué à l'intérieur de votre industrie. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Je cède maintenant la parole à M. Dantzer, après quoi nous leverons la séance.

M. Dantzer: Monsieur le président, je cherche tout simplement à m'informer. Je regarde la page 10 de votre exposé, sous la rubrique de transport marin et de vos recommandations politiques. Vous affirmez: «Il y aurait lieu de favoriser l'accès à une mode de transport maritime concurrentiel sur le plan des coûts». Comment y parvenir?

M. K. Johnston: Je laisse à M. Hibbeln le soin de répondre à cette question, monsieur Dantzer. Il s'agit de la seconde recommandation qui se trouve au bas de la page 10.

M. Hibbeln: Pour desservir les mines du Nord, en ce qui concerne le transport, nous disposons actuellement de l'*Arctic* (qui je crois est un navire fortement subventionné). Ce dernier est le seul qui permette l'accès à l'Arctique par d'autres pays pour acheminer les concentrés hors de Nanisivik, l'île de Baffin et Polaris. Ce que nous aimerions voir, afin d'encourager . . . un moyen qui permette d'utiliser plus facilement les navires étrangers pour faciliter ce processus.

M. Dantzer: Vous dites que les clauses de dérogation devraient être maintenues. Que faut-il entendre par clauses de dérogation? Elles sont expliquées à la page 11, elles sont appliquées lorsque la disponibilité des navires canadiens est insuffisante.

M. Hibbeln: J'aimerais vous donner un exemple spécifique à ce sujet. Chez Noranda, nous fabriquons une grande quantité d'acide sulfurique, sous-produit du raffinage. De temps en temps nous accumulons trop d'acide sulfurique dans les réservoirs. Nous devons nous débarrasser du surplus et nous avons recours à un navire étranger pour l'acheminer de

[Text]

there is an emergency we like to move sulphuric acid from Valleyfield to our fertilizer plant at Beldune, New Brunswick, which requires a waiver system. We have to apply to the government for a leave or for permission to use a non-Canadian ship on that particular route.

In the same vein, at the last paragraph we say import duties should be waived. Even where no Canadian ship is available at all—there is no Canadian chemical tanker—we are still being forced to pay the duty under the established formula, which is 1/120 of 25% of the value of the ship.

So we feel that the waiver system should stay in place to allow us to do this type of exercise. By the same token, we feel it is kind of unfair that we still have to pay duty, which is really a type of profit-taking rather than being an actual import duty.

Mr. Dantzer: Let me clarify: You have had to pay an import duty of a certain percentage of the value of the ship when you have used a foreign ship?

Mr. Hibbeln: The formula is to take 25% of the value, whatever the value is, the new value or the depreciated value, and they apply 1/120 to that amount, which is the duty you pay per month. In our particular case, on that little ship it works out to about \$12,000 per month.

Mr. Dantzer: And that is true even though there is no Canadian ship . . .

Mr. Hibbeln: That is true.

Mr. Dantzer: —available to take your product?

Mr. Hibbeln: That is right.

Mr. Dantzer: Okay. That clarifies it. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Dantzer. That is the coastal trade of a shipping exemption; I guess we are going to be having some legislation on that.

Just one question from the Chair, with the indulgence of the committee. Going back to Mr. Miller talking about private enterprise and competing for air time between the respective witnesses at the table, it is interesting from this perspective that in your brief I believe you make no mention of the role of the Crown corporations in the transportation sector. The fear has already been expressed before the committee that in this deregulated or re-regulated environment the Crown corporation, anyway the railway, especially with their trucking interests, may provide some very unfair competition and predatory pricing. Do you have any quick comment on that very short question?

[Translation]

Valleyfield aux États-Unis. Mais à l'occasion, lorsque c'est urgent, nous transportons de l'acide sulfurique de Valleyfield à notre usine d'engrais à Belledune au Nouveau-Brunswick. Ceci exige l'application des clauses de dérogation. Nous devons faire une demande au gouvernement pour une dispense ou pour la permission d'utiliser un navire étranger le long de cette route de transport particulière.

Dans la même veine, au dernier paragraphe, nous disons que les clauses de dérogation devraient également s'appliquer aux droits d'importation. Même lorsqu'il n'y a aucun navire canadien de disponible—il n'y a pas de bateau-citerne canadien qui transporte les produits chimiques—nous sommes quand même obligés de payer des droits selon le système actuel; ceux-ci s'élèvent à 1/120 de 25 p.100 de la valeur du navire.

Ainsi, à notre avis, les clauses de dérogation doivent être maintenues, afin de nous permettre ce genre d'opération. Nous croyons également qu'il est injuste que nous ayons à payer des droits qui ne sont, en fait, qu'une sorte de prise de profit, plutôt que des droits d'importation proprement dits.

M. Dantzer: Si j'ai bien compris: Vous payez des droits d'importation qui correspondent à un certain pourcentage de la valeur du navire, lorsque vous utilisez un navire étranger?

M. Hibbeln: La formule consiste à calculer 25 p.100 de la valeur, quelle que soit cette valeur, la nouvelle valeur ou la valeur dépréciée, et de charger 1/120 de ce montant. Le résultat de cette opération représente les droits à payer chaque mois. Dans notre cas, les droits à payer pour un petit bateau s'élèvent à environ 12 000 \$ par mois.

M. Dantzer: Et ceci s'applique même si aucun navire canadien est disponible . . .

M. Hibbeln: C'est exact.

M. Dantzer: . . . disponible pour le transport de votre produit?

M. Hibbeln: En effet.

M. Dantzer: Bon. Je vois. Merci.

Le président: Merci, monsieur Dantzer. Ceci représente une opération de cabotage qui devrait faire l'objet d'une exemption; je pense que nous aurons une nouvelle législation à ce sujet.

Seulement une question de la part du président, avec l'indulgence du comité. Pour en revenir à M. Miller, qui parlait de l'entreprise privée et de la compétition pour le droit de parole entre les différents intervenants à la table, il est intéressant à ce point de vue que dans votre exposé vous omettez de mentionner, je crois, le rôle des sociétés de la Couronne dans le secteur du transport. On a déjà exprimé des inquiétudes face aux sociétés de la Couronne—du moins en ce qui concerne le chemin de fer, particulièrement à cause de leurs intérêts dans le coamionnage—qui dans le contexte de la déréglementation ou des nouveaux règlements pourraient pratiquer une compétition injuste et appliquer des prix exorbitants. Avez-vous quelques brefs commentaires sur cette très brève question?

[*Texte*]

Mr. K. Johnston: If you want Mr. Miller to answer that then I am sure he will, but I will also answer it for you.

Dr. LeClair, I believe, appeared before you, and he began to give us a message that they are going to correct some of those high-profile areas. Yes, there is a perception out there. We did not address it. We purposely did not address it because we have a problem with it. We really have a problem pointing a finger at anybody and saying: You are a bad guy. When people like Dr. LeClair and Mr. Lawless say they are going to be good corporate citizens, who are we to say they are not going to be? Yes, there is a perception there, and we do have a very serious concern that the Crown corporations, with their seemingly bottomless pockets, as everybody calls them, might take unfair advantage of the market with predatory pricing. I mean, all those unsavoury things we have learned over the years. We do not have the answer for it, sir, and that is why we did not really address it here. However, we do have those concerns, like everybody else does.

• 1055

The Chairman: Thank you. Do you want a supplementary?

Mr. Benjamin: Just a comment. Gentlemen, you are aware, are you not, that since 1974 both CN and Air Canada have been told by the government, as a matter of policy which is still in place, that they have to operate as a business, that there will be no more infusions of equity capital, and that they have to generate their own capital out of their own revenues, and through the normal process? So they can function no differently from a private railroad.

Mr. Johnston: Well, when your back is to the wall . . .

The Chairman: Mr. Benjamin is pointing out something. Also, Mr. Benjamin and I have been members of a committee where, I think, already there has been at least one CNR recapitalization program that involved several hundreds of millions of dollars.

Mr. Benjamin: Yes, in 1972.

The Chairman: So this is an interesting thing and perhaps a nice ending on which to wind up this section of the hearings.

I want to thank you gentlemen, Mr. Johnston, Mr. Miller and the others, who appeared before the committee on behalf of the Mining Association of Canada. From my memory—other than perhaps regarding the Crowsnest Pass—it seems to be the first time you have appeared before the Transport committee. We appreciate very much the thoughts you have given us, and especially the brief and responses to the questions—all of which will become part of our interesting challenge to dissect and finally report. Thank you very much.

We will adjourn for 5 minutes until 11 o'clock.

[*Traduction*]

M. K. Johnston: Si vous voulez que M. Miller vous réponde là dessus, je suis sûr qu'il le fera, mais je vais également vous répondre.

Le docteur LeClair s'est déjà présenté devant vous, je crois. Il a commencé par nous transmettre un message précisant que certains éléments seront corrigés dans ce secteur de grande visibilité. En effet, une certaine prise de conscience s'y fait jour. Nous ne nous y sommes pas intéressés comme tel, parce que nous éprouvons certaines difficultés à ce sujet. Il nous est difficile de désigner quelqu'un et de dire: vous êtes un méchant. Lorsque des personnes comme M. LeClair et M. Lawless disent qu'ils veulent faire de leurs entreprises de bons *corporate citizens*, qui sommes-nous pour les contredire? Oui, une prise de conscience s'y fait jour, mais nous craignons beaucoup que les sociétés de la Couronne, perçues par tous comme des paniers percés, pourraient profiter du marché en établissant des prix exorbitants. Ce que je veux dire, toutes ces choses désagréables que nous avons apprises au cours des années. Nous n'avons pas de réponses, monsieur, et c'est pour cela que nous ne nous sommes pas vraiment penchés sur cette question. Cependant, nous partageons ces inquiétudes comme tout le monde.

Le président: Merci. Voulez-vous du temps supplémentaire?

M. Benjamin: Seulement une remarque. Messieurs, vous savez n'est-ce pas, que depuis 1974, le CN et Air Canada se sont fait dire par le gouvernement, suivant la politique toujours en vigueur, qu'ils doivent agir comme des entreprises privées, qu'ils ne recevront plus de capitaux propres, qu'ils doivent produire leurs capitaux à même leurs revenus et par le biais de processus normaux? De façon à ce qu'ils puissent fonctionner exactement comme un chemin de fer privé.

M. Johnston: Eh bien, quand vous êtes acculé au mur.

Le président: M. Benjamin veut souligner un point. M. Benjamin et moi-même avons été membres d'un même comité où, je crois, il a été question d'au moins un programme de restructuration du capital qui portait sur plusieurs centaines de millions de dollars.

M. Benjamin: Oui, en 1972.

Le président: C'est un point intéressant et cela termine peut-être bien cette section des débats.

J'aimerais vous remercier messieurs, monsieur Johnston, monsieur Miller et les autres, qui avez participé au Comité comme représentants de l'Association des mines du Canada. Si ma mémoire est bonne—sauf peut-être en ce qui concerne les tarifs du Nid-de-Corbeau—il semble que ce soit la première fois que vous paraissez devant le Comité du transport. Nous apprécions beaucoup les idées que vous avez partagées avec nous ainsi que l'exposé et les réponses aux questions—tout ceci fera désormais partie du défi intéressant qu'il nous reste à décortiquer et finalement à reformuler. Merci beaucoup.

Nous allons lever la séance pour cinq minutes jusqu'à 11 heures.

[Text]

[Translation]

• 1057

• 1103

The Chairman: Order, please. Colleagues, I see a quorum for the purpose of calling evidence.

I would like to welcome our next witness, Mr. Fishman, who is here on behalf of Garfield Systems Inc., which is a trucking interest in the Montreal area. I thought, Mr. Fishman, that in view of the fact that you have given us a very short statement, which I guess is sort of a preview of some of the thoughts you have, it might simplify things for members if, breaking our usual precedent with long, long briefs, you perhaps just read your statement and then ad libbed anything extra. Then we could throw it open to questions, because I see from your statement that you . . . I am very glad to welcome you from *la belle ville de Montréal*. You have some very practical experience in the trucking industry and I know members will be interested in some questions on matters affecting trucking, which you have had very practical experience with.

So with no further ado, if you would like to read the statement you have already sent to the clerk, we will throw it open to questions, along with anything else you might have to say in a general way.

Mr. Ralph Fishman (Vice-President and General Manager, Garfield Systems Inc.): First, sir, I would like to correct one thing. I am not here exactly on behalf of my company. I am also here on behalf of our industry. My company is one thing, but I think it is to be made clear that I would like to speak about the trucking industry in general. That is basically what I am offering. I am not here to try to promote my company.

• 1110

I sent in a short brief. As you said, sir, I am what you call a layman trucker. I have been in the business for 25 years. I have looked at the paper, *Freedom to Move*, and I have been reading it with interest. I was surprised that so little seemed to be provided for for this major form of transportation in our country. So I thought I would bring that to the attention of the committee.

If you look back into the trucking business, you see a business that came about as a family business. Usually it was a father and sons or a bunch of brothers who were in some sort of business and had to move products or whatever they made between different points, and the next thing you knew, someone else asked them, well, while you are going there, would you take my goods too, so I will not have to go. I guess one thing led to another and we have this industry today.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Mes chers collègues, je constate que nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoins.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à notre prochain témoin, M. Fishman qui représente *Garfield Systems Inc.*, une entreprise de camionnage de la région de Montréal. M. Fishman comme vous avez fait un exposé très succinct qui, je le suppose, résume en quelque sorte votre point de vue, j'ai pensé que nous pourrions simplifier les choses pour les députés si, au lieu de nous présenter de longs, longs mémoires comme nous en avons l'habitude, vous vous contentiez peut-être de lire votre énoncé, puis d'ajouter tous les autres commentaires qui vous viendront à l'esprit. Ensuite, nous pourrions donner libre cours aux questions, car, je constate d'après votre énoncé, que vous . . . Je suis très heureux de vous souhaiter la bienvenue, vous qui venez de «la belle ville de Montréal». Vous possédez une certaine expérience très pratique de l'industrie du camionnage et je sais que les députés seront intéressés à poser quelques questions sur certains aspect du camionnage qui vous sont très familiers.

Donc, sans plus de cérémonie, si vous voulez bien lire l'énoncé que vous avez adressé au greffier et nous faire part de n'importe quel autre commentaire que vous pourriez avoir à faire en général, nous entamerons la période de questions.

M. Ralph Fishman (vice-président directeur général, Garfield Systems Inc.): Tout d'abord, monsieur j'aimerais rectifier quelque chose. Ce n'est pas vraiment pour représenter ma compagnie que je suis ici. Je représente également notre industrie. Ma compagnie, c'est une chose, mais vous devez comprendre que j'aimerais parler de l'industrie du camionnage dans son ensemble. Voilà essentiellement ce que je propose. Je ne suis pas ici pour faire de la publicité pour ma propre compagnie.

Je vous ai fait parvenir un petit mémoire. Je suis ce que l'on pourrait appeler un camionneur non spécialisé, comme vous l'avez dit, monsieur. Voilà 25 ans que je travaille dans ce secteur. J'ai parcouru le document intitulé *Aller sans entraves* et je le lis avec intérêt. J'ai été surpris de constater qu'il traitait très peu de ce mode de transport important dans notre pays. Je voulais attirer l'attention du Comité sur ce point.

L'histoire du camionnage montre qu'il s'agissait à l'origine d'un commerce de famille. En général, on avait un père et ses fils ou plusieurs frères qui s'occupaient d'un commerce quelconque et qui devaient déplacer des marchandises ou des produits de leur fabrication d'un point à l'autre. Un jour, quelqu'un leur demandait s'il voulait bien prendre aussi leurs marchandises pour lui éviter le trajet, puisqu'ils devaient se rendre là-bas. Et, de fil en aiguille, nous en sommes arrivés à construire l'industrie d'aujourd'hui.

[Texte]

But really it is a very simple industry. The trucking business is a form of service that is a link between a manufacturer and the consumer. Maybe in the past it was necessary to regulate this industry, but today that to me seems obsolete. I know I myself have spent a lot of time at different commissions, both in Quebec and Ontario, attempting to get authorities for different services that were required, and I had very little success, because you had the major trucking companies, which through their ability to use different trucking associations to stop any entrepreneurial individual who wanted to obtain licences . . . This I think created a monopoly in our industry. It created a situation where we found ourselves dealing with a few major trucking companies that charged through different tariff bureaux structured rates that they felt were what they required to operate, based on how they ran their businesses. The consumer, of course, was obligated to pay for all this.

You also found that what happened was the cost of obtaining authorities in Canada, no matter which province you were in, became insurmountable for most companies. In our case we spent hundreds of thousands of dollars in legal fees trying to obtain permits. Finally we were obliged to purchase an authority. This is the sort of thing that went on.

Another thing that was really, to my mind, a hindrance to everyone was you had trucking companies that came from across Canada . . . because when we look at Canada, as the other member said, it is about 100 miles wide and 3,000 miles long. You would come across Canada and find yourself at some major city and you had to go another 35 to 40 miles; you had to interchange your cargo with a small local trucker and you would end up having to give him a very expensive piece of equipment or handle the freight again. This would create extra handling and extra costs; and it just became too cumbersome. In our industry today, with the cost of doing business, it just does not make sense any more. We also find ourselves dealing with the international trucking companies, and you have quite a few in Canada. International trucking companies are obligated to go to different sufferance warehouses in Canada. This is very, very costly. We have spoken here about a cost-recovery program. Again, this an area where the committee should really consider providing services to trucking companies that are prepared and able to pay for them. If this were done, you would find you could reduce the cost of operating different government departments, such as customs, etc.

• 1115

So that basically is what I am prepared to answer to the committee.

The Chairman: Would you describe your operation very briefly, please? You are in the trucking business. How many trucks are centred in Montreal? Do you do business in the northeastern United States? These are just a few extra thoughts to perhaps focus on the questions that might come.

[Traduction]

Mais c'est essentiellement une industrie très simple. Le camionnage est une forme de service qui crée un lien entre le fabricant et le consommateur. Il était peut-être nécessaire par le passé de réglementer cette industrie, mais cela me semble dépassé. Personnellement, j'ai passé beaucoup de temps avec différentes commissions, aussi bien au Québec qu'en Ontario, pour essayer d'obtenir l'autorisation pour différents services qui étaient exigés. Je n'ai guère eu de succès, parce que les grandes compagnies de camionnage se servent des différentes associations de camionnage pour mettre des bâtons dans les roues de tout entrepreneur individuel qui essaie d'obtenir des permis . . . C'est ainsi qu'un monopole s'est créé dans notre industrie. Dans ce contexte, nous avons dû faire affaire avec quelques grandes compagnies de camionnage qui, en passant par des bureaux de tarifs différents, pratiquaient les tarifs structurés qui convenaient à leur mode de fonctionnement. Le consommateur en assumait évidemment les frais.

Par ailleurs, le coût des autorisations au Canada, quelle que soit la province, sont devenus insurmontables pour la plupart des compagnies. Nous avons dépensé nous-mêmes des centaines de milliers de dollars en frais judiciaires pour essayer d'obtenir ces permis. Finalement, nous nous sommes vus obligés d'acheter une autorisation. Voilà comment les choses se passaient.

De plus, le fait d'avoir des compagnies de camionnage qui venaient de par le Canada présentait aussi, à mon avis, un obstacle. Le Canada, comme l'a signalé l'autre membre, a environ 100 milles de large et 3,000 milles de long. On traversait le Canada pour se rendre à une des villes principales et il fallait poursuivre 35 à 40 milles plus loin; il fallait échanger sa cargaison avec un petit camionneur local et, soit lui donner du matériel très coûteux, soit reprendre encore une fois du fret. Ceci augmentait la manutention ainsi que les coûts, et le système est tout simplement devenu trop lourd. Les coûts d'exploitation dans l'industrie actuelle ne peuvent plus le justifier. Nous devons aussi traiter avec les compagnies de camionnage internationales, qui sont assez nombreuses au Canada. Ces compagnies sont contraintes à se servir d'entrepôts d'attente au Canada, ce qui est très onéreux. Nous avons déjà parlé d'un programme de recouvrement de fonds. Encore une fois, il s'agit d'un domaine où le Comité devrait sérieusement envisager d'offrir des services aux compagnies de camionnage qui sont prêtes et capables d'en assumer les coûts. On pourrait réduire, de cette façon, le coût d'exploitation de différents ministères, tels que les Douanes et Accises, etc.

Voilà essentiellement ce que je voulais dire au Comité.

Le président: Pourriez-vous nous décrire très brièvement vos opérations, s'il vous plaît? Vous êtes dans le secteur du camionnage. Combien de camions font de Montréal le centre de leurs opérations? Faites-vous des affaires dans le nord-est des États-Unis? Ce sont simplement quelques idées supplémentaires que je voulais lancer en guise d'introduction aux questions qui seront sans doute soulevées.

[Text]

In terms of your own personal experience with the firm, as I understand it, it is centred in the Montreal area and has 100 or more trucks. Do you do business in the northeastern United States? I would like a couple of generalities like that.

Mr. Fishman: We are a specialized trucking company. We offer a service for steamship lines. There are major U.S. water carriers that call on ports in the eastern United States—New York, New Jersey, Philadelphia, Boston and Baltimore. We handle their containers. They are selling Canadian shippers and exporters, Montreal or Toronto, bills of lading. In other words, as far as the shipper is concerned, the ship is docking in Montreal. We dray these containers by road from Montreal or Quebec to these ports. That is our specialty.

That has developed into a very, very large business. In Toronto, you have some major trucking companies which also provide that service. In Quebec, we are one of the large ones that do that.

The Chairman: Under the Garfield label, or is that—?

Mr. Fishman: Garfield, yes, sir.

The Chairman: Okay. Mr. Jourdenais.

M. Jourdenais: Merci, monsieur le président. Il me fait plaisir de revenir au Comité des transports. J'ai déjà été assidu aux réunions, mais on m'a donné d'autres responsabilités.

J'ai lu le fameux volume *Sans entraves*. Je viens de la région métropolitaine, et j'ai lu que vous étiez situés sur Canal Bank Road. Dans quelle partie de Montréal est-ce?

M. Fishman: C'est à Ville-Saint-Pierre, monsieur.

M. Jourdenais: En tant que transporteur, pourquoi craignez-vous la déréglementation du transport? Avez-vous peur de la concurrence des autres compagnies de transport? Pourquoi avez-vous peur, étant donné que vous allez pouvoir faire du transport ailleurs? Cela n'aidera-t-il pas votre compagnie?

M. Fishman: Vous me demandez si nous avons peur de la déréglementation? Au contraire, monsieur, je suis ici pour l'encourager.

M. Jourdenais: Cela me fait plaisir.

Lorsque cela a été présenté, on a dit que ce serait certainement une très bonne chose, mais que la concurrence «injuste» du CN pourrait nuire aux compagnies privées. On dit que le CN étant une compagnie de la Couronne, il se moque de la concurrence parce qu'il sait que s'il perd de l'argent, il sera subventionné par le gouvernement. Vous comprenez?

• 1120

Votre compagnie craint-elle le CN en ce sens?

M. Fishman: Pas du tout, monsieur. Nous, on ne perd pas d'argent alors qu'eux en perdent.

[Translation]

Vous avez une certaine expérience personnelle dans cette compagnie et, si je comprends bien, ces opérations se situent surtout dans la région de Montréal avec une centaine de camions. Faites-vous affaires dans le nord-est des États-Unis? J'aimerais que vous nous donniez quelques explications d'ordre général comme celle-là.

M. Fishman: Nous sommes une compagnie de camionnage spécialisée. Nous offrons un service aux compagnies de paquebots. Il y a des grands navires américains qui font escale à des ports dans l'Est des États-Unis, à New York, New Jersey, Philadelphie, Boston et Baltimore. Nous transportons leurs conteneurs. Ils vendent des connaissements à des expéditeurs et des exportateurs canadiens à Montréal ou à Toronto. En ce qui concerne l'expéditeur, le navire se met à quai à Montréal. Nous transportons ces conteneurs par voie de route de Montréal ou de Québec jusqu'à ces ports. C'est notre spécialité.

C'est devenu un commerce extrêmement important. Il y a de grandes entreprises de camionnage à Toronto qui offrent aussi ce service. Nous sommes l'une des plus grandes entreprises dans ce secteur au Québec.

Le président: Sous l'étiquette Garfield, ou est-ce que...

M. Fishman: Garfield, oui, monsieur.

Le président: Très bien. Monsieur Jourdenais.

Mr. Jourdenais: Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to return to the Transport Committee. I attended its meetings regularly at one time, but I was given other responsibilities.

I read the famous document *Freedom to Move*. I come from the Metropolitan region and I read that you were located on Canal Bank Road. In what part of Montreal is it?

Mr. Fishman: It is in Ville-Saint-Pierre, sir.

Mr. Jourdenais: As a carrier, why are you concerned about the deregulation of transport? Do you fear competition with other transport companies? Why are you concerned since you will be able to transport goods elsewhere? Will this not benefit your company?

Mr. Fishman: You are asking me if we are concerned about deregulation? On the contrary, sir, I am here to promote it.

Mr. Jourdenais: I am pleased to hear it.

When it was brought up, we stated that it would certainly be a very good thing but that unfair competition from CN could be detrimental to private firms. They say that since CN is a crown corporation, it is unconcerned with competition since it knows that if it loses money, it will be subsidized by the government. Do you understand?

Is your company worried about CN in this respect?

Mr. Fishman: Not at all, sir. We do not lose any money when they are losing.

[Texte]

M. Jourdenais: Mais s'ils avaient l'occasion de le faire en coupant... J'ai un peu de difficulté à comprendre les contrats confidentiels. Vous aurez le contrat confidentiel et vous ne serez pas obligés de dévoiler vos taux à vos concurrents. Une compagnie comme la vôtre, qui peut subir un déficit, ne craint-elle pas cela?

M. Fishman: Monsieur, il y a tellement de confusion dans les règlements sur le transport au Québec qu'on demande maintenant les taux qu'on croit justes pour les services qu'on rend. La Commission de transport du Québec ne se mêle pas du tout de cela maintenant, surtout dans notre domaine. C'est ainsi depuis 15 ans, surtout en ce qui concerne le service international. Il y a plusieurs années, on nous a sommés de comparaître en cour pour voir si nous avions le droit de rendre le service que nous rendions. Nous sommes allés à la Cour supérieure de la province et nous avons été acquittés de toutes les infractions dont nous étions accusés. On nous a dit que les règlements en matière de transport international et interprovincial étaient de compétence fédérale et non provinciale. J'ai même des décisions de la Commission à cet effet. Donc, depuis ce temps-là, la Commission ne se mêle pas beaucoup des affaires internationales.

M. Jourdenais: Merci. Je reviendrai plus tard.

The Chairman: Just before you leave that, do I understand from this exchange that for all practical purposes in your business you are operating under a form of confidential rates now with your customers? Is it a private rate you strike with your customer to carry the container from the ship that brings you the container?

Mr. Fishman: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I do not have much, Mr Chairman, except—

The Chairman: Okay, we can go to Mr. Gray.

Mr. Benjamin: I just want to say to the witness, arising from Mr. Jourdenais' remarks, that Dr. LeClair from CN also told us that they have merged CN Express and CN Trucking, and they are not losing quite as much but they are still losing a bundle. He said that, unless they can turn that around in the next couple of years, they are going to get out of it. For the last seven years, the federal government has told CN there would be no more infusion of equity capital, that they would have to generate their own. That is the sad experience they have had, and it looks as if they cannot get out of it quickly enough.

I am just wondering how you feel about the prospects down the road, after four or five years of deregulated regime or re-regulated regime with fewer regulations, of the tendency then for large trucking companies to absorb small ones or run them right out of business. We have had a case, for example, in Saskatchewan where CP Trucks bought out four little truckers in northwest Saskatchewan. They are a giant, and under a deregulated regime they will have even more freedom for entry and exit, confidential rates with volume shippers, and the little trucker will not have a prayer facing that kind of thing. Does that not bother or worry you down the road?

[Traduction]

Mr. Jourdenais: Even if they could do it by cutting costs... I find it difficult to understand confidential contracts. You would get a confidential contract and you would not be obliged to reveal your rates to your competitors. Is a company such as yours, that may have a deficit, not concerned about this possibility?

Mr. Fishman: Sir, there is such confusion surrounding transport regulations in Quebec, that we now charge what we believe are fair rates for the services we provide. The Quebec Transport Commission has adopted a hands-off attitude, particularly in this area. This situation has prevailed for 15 years, particularly in the case of international service. Several years ago, we were summoned to appear in court to determine whether we had the right to offer the service we were offering. We went before the Superior Court of the Province and were acquitted on all the charges brought against us. We were told that international and inter-provincial transport regulations were under federal and not provincial jurisdiction. I even have rulings by the commission to this effect. Hence, since then, the commission has largely kept away from international business.

Mr. Jourdenais: Thank you. I will get back to you later.

Le président: Avant de passer à autre chose, dois-je conclure de cette discussion qu'à toutes fins pratiques votre entreprise fonctionne maintenant à partir de tarifs confidentiels avec ses clients? S'agit-il d'un tarif privé dont vous convenez avec votre client pour transporter le conteneur arrivé par navire?

M. Fishman: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'ai pas grand-chose, monsieur le président, excepté que...

Le président: Bien, nous donnerons la parole à M. Gray.

M. Benjamin: À la lumière des commentaires de M. Jourdenais, je voulais simplement dire au témoin que le Dr LeClair du CN nous a aussi signalé qu'il y a eu fusion entre CN Express et CN Camionnage, et qu'ils ne perdent pas tout à fait autant mais la situation est toujours grave. Il a dit que s'ils n'arrivaient pas à prendre le dessus d'ici quelques années, ils allaient sortir du secteur. Le gouvernement fédéral dit au CN depuis sept ans qu'il n'injecterait plus de capitaux, et que le CN devra en prendre la responsabilité. C'est une triste expérience et il semblerait qu'ils aient hâte d'en sortir.

Comment envisagez-vous la situation après quatre ou cinq ans de déréglementation ou d'une réduction de la réglementation et de la tendance des grandes entreprises de camionnage d'acquiescer les plus petites ou de les forcer à fermer leurs portes. En Saskatchewan, par exemple, nous avons vu les camions CP acheter quatre petits camionneurs au nord-ouest de la Saskatchewan. C'est une entreprise gigantesque et, dans un milieu déréglementé, ils auront encore plus de liberté pour entrer et sortir, pour fixer des tarifs confidentiels avec des expéditeurs importants, et le petit camionneur n'aura plus

[Text]

Mr. Fishman: I do not think that is the case, sir. I feel what would happen is that the large trucking companies perhaps, yes, would be in a better position to serve the large shippers which would require a lot of equipment to satisfy their needs, and they would service them accordingly. I think that applies to any business where certain businesses are better equipped to supply different customers. What would happen is the smaller shippers would rather do business with the smaller truckers because they will have that personal attention. Furthermore, with a smaller trucker his overhead will be much less. He will not have a bureaucracy of all sorts of executives. The man himself, the owner, his team will run their business and satisfy the needs of that particular part of our shipping requirements. So the large trucking companies really, they will supply your giant companies, sure. I mean, that will always be. Who else can supply major mining companies or lumber companies where you need specialized trailers that cost hundreds, or liquid bulk carriers that require pieces of equipment that cost hundreds of thousands of dollars to purchase, and the cost of maintaining them? Small trucking companies will never be able to do that and these companies will be okay. And then you will have your small manufacturer who produces furniture or produces anything and requires one or two truckloads a month and is looking for the best price because he is competing with someone else in another area. He will be glad to do business and pay less than the large trucking company will want to charge him.

• 1125

Mr. Benjamin: I understand from information I have been shown, after two years in the United States there is an extra large amount of mergers and takeovers in the trucking industry. You do not foresee that happening in Canada?

Mr. Fishman: You may find a few major companies will rise to the top, but there will be a need for them and they will be there because there is a need for them. And there will be the small trucking companies, because there will be a need for them also. And the people who require the smaller trucking companies, or the average-sized companies, or the specialized companies, which is our case—that is how we came to be—because we were providing a service that the large trucking companies could not get involved in. I mean, otherwise we would never be where we are today. I have been in the business for so many years, and if you look at our business it is something that started maybe 18 or 20 years ago when the first steamship lines decided to offer intermodal container services and trucking companies were faced with balance problems and equipment problems and the large trucking companies just did not want to get involved in that. So that is how people like ourselves . . .

Then you look in Toronto and you see Quinn, you see Zavitz, you see Melburn. And in British Columbia you see

[Translation]

aucune chance. Cela ne vous préoccupe-t-il pas lorsque vous envisagez l'avenir?

M. Fishman: Je ne pense pas que ce soit le cas, monsieur. Je crois plutôt que les grandes entreprises de camionnage seront sans doute mieux à même de servir les expéditeurs importants qui nécessitent un matériel considérable pour répondre à leurs besoins. Ces entreprises leur fourniraient ainsi le service qu'ils exigent. Je crois que ceci peut s'appliquer à tout secteur où certaines compagnies sont mieux équipées que d'autres pour servir différents clients. Ce qui peut arriver, c'est que le petit expéditeur va préférer s'adresser aux petites entreprises de camionnage, parce qu'elles offrent un service personnel. En outre, s'il recourt à ces dernières, ses frais généraux seront bien moins élevés. Il n'a pas à traiter avec une série de directeurs. Le propriétaire et son équipe exploitent leur entreprise et répondent aux besoins particuliers de l'expédition. Quant aux grandes entreprises de camionnage, il est certain qu'elles vont desservir vos mégasociétés. Il en sera toujours ainsi, car qui d'autre peut desservir les grandes compagnies minières ou les producteurs de bois de construction qui ont besoin de ces remorques spécialisées si coûteuses? Les vraquiers pour les produits liquides exigent, eux des pièces d'équipement dont l'achat coûte des centaines de milliers de dollars, sans parler du coût de leur entretien. Les petites entreprises de camionnage ne seront jamais en mesure de faire cela et vont quand même se tirer d'affaire. Il y a aussi le petit fabricant qui produit des meubles ou quelque chose d'autre et qui a besoin d'un ou deux camions pour la livraison une ou deux fois par mois; bien entendu, il veut le meilleur prix possible parce qu'il a un concurrent dans une autre région. Il sera donc content de traiter avec une petite entreprise et de payer moins cher.

M. Benjamin: Après avoir passé deux ans aux États-Unis, je conclus, d'après les renseignements qu'on m'a communiqués, qu'il y a un nombre considérable de fusions et de rachats, dans l'industrie du camionnage. Cela ne va-t-il pas arriver aussi à Canada?

M. Fishman: Quelques grandes entreprises atteindront le sommet, mais elles l'atteindront parce qu'on aura besoin d'elles et ce sera toujours le cas. Et il y aura les petites entreprises de camionnage qui répondront à d'autres besoins. Des gens ont besoin des petites ou des moyennes entreprises de camionnage, d'autres ont besoin de compagnies spécialisées, ce qui est notre cas—c'est ainsi que notre entreprise a vu le jour, parce que nous offrons un service dont les grandes entreprises de camionnage ne peuvent fournir. Autrement, nous n'aurions pas pu arriver où nous sommes aujourd'hui. Je m'occupe de cette affaire depuis tant d'années—nous avons débuté il y a 18 ou 20 ans, alors que les premières compagnies de navigation décidaient d'offrir des services de conteneurs intermodaux, que les entreprises de camionnage faisaient face à des problèmes de poids et d'outillage, et que les grandes entreprises de camionnage ne voulaient absolument pas s'occuper de cela. Ce sont donc des gens comme nous . . .

Du côté de Toronto, il y a des gens comme Quinn, Zavitz, Melburn. En Colombie-Britannique, d'autres entreprises de

[Texte]

other trucking companies also servicing the ports. I was there not too long ago. Again, all these companies came to be because large trucking companies right there just would not provide that service. It just shows that it can happen if it is needed and there is nothing to stop it.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Fishman, do I understand correctly that your company represents approximately 150 trucks?

Mr. Fishman: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How many employees?

Mr. Fishman: Our company . . . and that is another area. As we go along, you will find that the trucking industry today, based on . . . I mentioned some of the cost factors in trying to run a trucking company. We find that the industry is starting to change. The large trucking companies have proven over the past few years—and that is one of the reasons that CN is in the predicament that it is in in trying to maintain a fleet—that the cost of maintaining a fleet is astronomical. It is impossible. The revenue generated from the services rendered just cannot support these costs today. What is happening is that you find that the owner-operator is coming to be a major factor in our industry. This is an individual who is entrepreneurial, who has some money. He goes out and buys himself a truck and he aligns himself with an organization such as ours, or many others across the country, who provide him with the work, provide him with necessary insurance services, provide him with a complete package where all he has to do is look after his truck and drive safely. This man, also being an entrepreneur, becomes less and less of a burden on our society because this man, being an independent businessman, if he chooses not to participate in all our different social programs may not want to pay unemployment insurance premiums, for example. As a private businessman, he does not have to pay any. But by the same token, he is never going to come and collect any. This man also looks after his equipment. It lasts much longer. He gets better fuel economy. In our case, we have over 125 owner-operators with their own tractors who work directly for us and whom we keep busy. We maintain a certain amount of services and a garage for the equipment to make sure before it leaves on the road that everything is safe. And we also have the administration end of the business. We do not have a major stockroom for parts, and service, and fuel. Each driver looks after his own fuel requirements. That is the way this industry is headed and what is going to have to happen in the future if we are going to survive.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Fishman, there has been a lot of discussion on comparing rail transportation versus trucking. If we forget about the CN

[Traduction]

camionnage desservent les ports. J'y suis allé il y a peu de temps. Toutes ces compagnies ont vu le jour parce que les grandes entreprises de camionnage ne voulaient pas offrir ce service. Cela indique seulement que ces choses-là arrivent quand elles répondent à un besoin et que rien ne freine leur élan.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président, Monsieur Fishman, ai-je raison de penser que votre entreprise représente environ 150 camions?

M. Fishman: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Combien d'employés avez-vous?

M. Fishman: Notre compagnie . . . c'est une autre question. Au fil de la discussion, vous vous rendez compte qu'aujourd'hui, l'industrie du camionnage, fondée sur . . . J'ai mentionné certains des facteurs de coût lorsqu'on tente d'exploiter une entreprise de camionnage. Nous constatons que l'industrie commence à changer. Au cours des dernières années, les grandes entreprises de camionnage ont prouvé—et c'est une des raisons pour lesquelles il est difficile pour le CN de tenter de maintenir une flotte—que le coût du maintien d'une flotte est astronomique. C'est impossible. Le revenu que procurent les services offerts ne peut absolument pas équilibrer ces coûts. Ce qui arrive, c'est que le propriétaire-exploitant est en train de devenir un facteur important dans notre industrie. C'est un individu qui a de l'esprit d'entreprise et de l'argent. Il s'achète un camion et il s'associe à une organisation comme la nôtre, ou comme bien d'autres dans tout le pays, qui lui fournit du travail, les services d'assurance nécessaires et tout ce dont il a besoin. Tout ce qu'il a à faire, c'est de prendre soin de son camion et de conduire prudemment. Cet homme, qui est aussi un entrepreneur, devient de moins en moins un fardeau pour notre société. En tant qu'entrepreneur indépendant, s'il choisit de ne pas participer à nos divers programmes sociaux, il ne voudra pas payer de cotisations d'assurance-chômage, par exemple. À titre d'homme d'affaires indépendant, il n'a pas à le faire. Mais, par ailleurs, il ne demandera jamais de prestations. Cet homme prend également soin de son matériel et celui-ci dure beaucoup plus longtemps. Il économise plus de carburant. Dans notre cas, nous avons plus de 125 propriétaires-conducteurs qui ont leur propre tracteur et travaillent directement pour nous, et nous les tenons occupés. Nous assurons un certain nombre de services et nous avons un garage pour nous assurer, avant que les tracteurs ne prennent la route, que tout fonctionne bien. Nous nous occupons aussi de l'administration de l'entreprise. Nous n'avons pas un magasin important pour les pièces, le service et le carburant. C'est ainsi que l'entreprise est dirigée et qu'elle devra l'être dans l'avenir, si nous voulons survivre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Fishman, il y a eu beaucoup de discussions comparant le transport ferroviaire et le camionnage. Si nous oublions le CN

[Text]

trucking sector for a moment, in the cases where there are possibilities of rail branch lines being closed down, do you foresee the trucking industry as a viable solution to the closure of these branch lines?

Mr. Fishman: Absolutely. We have major highways here in Canada that go to every major point, and as a matter of fact it is much easier and much more economical on short distances to use trucks rather than rail. You cannot compare moving a trainload of trailers across Canada versus one driver, one truck, in moving 40,000, 50,000 pounds of cargo. The amount of energy spent to move that cargo versus what the railway will move, there is no comparison per pound. But nevertheless, on short distances the only way is by truck.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): At the same time, would you suggest that with *Freedom to Move* or deregulation it will open up more possibilities for the small carrier?

Mr. Fishman: Absolutely. And all those people who want to provide service and those people who need service will be able to get together. Our economy would certainly benefit by it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In your opening statement, you mention your interest to give serious input to over-the-road travel or extra-provincial trucking. Would you give us some of your input on that?

Mr. Fishman: What I was trying to say is that we look at our country as being 3,000 miles long and many provinces to go through, and what happens each time you go into another province you are subject to their provincial rules and regulations. For a shipper in eastern Canada trying to ship to western Canada, a trucker trying to get across the country has to go through seven, eight provinces with seven, eight different rules and regulations. It is almost a nightmare of paper work and all sorts of authorities from each province; it becomes almost impossible or you just do not want to bother with it. What you find is a trucker just dodges it and keeps going hoping he will get across.

But you do not see too, too many successful independent trucking companies running across Canada. There are maybe two or three who put up with all that and have the administrative ability to deal with it. But I can assure you of one thing, gentlemen, it is very, very costly, and somebody has to pay for it, rather than say, Look, this is Canada, it is one country, as long as you abide by the safety rules of each province—and we should have weigh stations at the major roads making certain that equipment is safe and nobody is driving something that they should not; also that every trucking person who wants to conduct business can prove that he is solvent; that he has proper insurance in the event he gets involved in an accident, so he is not a burden on anybody—you should be free to cross the country.

[Translation]

et son secteur de camionnage, pour un instant, si certaines voies ferroviaires ne sont plus utilisées, prévoyez-vous que l'industrie du camionnage sera une solution acceptable?

M. Fishman: Absolument. Au Canada, nous avons des voies routières importantes qui mènent à tous les grands centres et, de fait, il est beaucoup plus facile et beaucoup plus économique, pour les courtes distances, d'utiliser des camions plutôt que le chemin de fer. On ne peut pas comparer le transport d'un wagon complet de remorques d'un bout à l'autre du Canada et le transport d'une cargaison de 40,000 à 50,000 livres dans un seul camion, avec un seul conducteur. Il n'y a aucune comparaison possible entre l'énergie dépensée pour chaque livre de cargaison transportée par camion et chaque livre de matériel transportée par chemin de fer. Il n'en demeure pas moins que, pour les parcours limités, la seule solution possible pour le transport est le camion.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dites-vous que la publication de *Freedom to Move* («Aller sans entraves») ou la déréglementation offriront plus de possibilités aux petits transporteurs?

M. Fishman: Absolument. Et tous ceux qui veulent fournir des services et ceux qui ont besoin de services pourront se réunir. Notre économie y gagnerait certainement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que vous vouliez fournir un apport important au transport routier ou extra-provincial. Pourriez-vous nous expliquer un peu quel sera votre apport?

M. Fishman: Ce que j'essayais de dire c'est que, si nous tenons compte du fait que notre pays a 3,000 milles de longueur et qu'il y a de nombreuses provinces à traverser, et si nous examinons ce qui arrive chaque fois que nous allons dans une autre province, nous sommes soumis aux règlements de cette dernière. Lorsqu'un expéditeur de l'est du Canada veut envoyer des marchandises dans l'Ouest, le camionneur qui voyage d'un bout à l'autre du pays doit traverser sept ou huit provinces qui ont sept ou huit règlements différents. Le travail administratif et toutes les sortes d'autorisations à obtenir de chaque province sont presque un cauchemar; cela devient presque impossible, ou bien, on ne veut simplement pas être ennuyé par des détails. Dans ce cas, le camionneur se dérobe et poursuit sa route, en espérant qu'il réussira à traverser.

Il y a peu de sociétés de camionnage indépendantes et fructueuses qui fassent le transport d'un bout à l'autre du pays. Il y en a peut-être deux ou trois qui s'accommodent de tout cela et qui ont la capacité administrative de venir à bout des difficultés. Je peux vous assurer d'une chose, messieurs, tout cela est très, très onéreux, et quelqu'un doit payer l'addition, au lieu de dire: «Voici le Canada; c'est un pays unique; tant que vous obéissez aux règles de sécurité de chaque province»—d'ailleurs il devrait y avoir des postes de pesage sur les principales routes pour garantir que la matériel est sécuritaire et que personne ne conduit un véhicule qu'il ne devrait pas conduire, et que toute personne qui veut diriger une entreprise de camionnage doit pouvoir prouver qu'elle est solvable, qu'elle a des assurances convenables, si elle a un accident, afin qu'elle

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Are you then suggesting that with deregulation the federal government should take the initiative and lay down the guidelines for the general rules for trucking for all the provinces?

Mr. Fishman: Absolutely. As I said earlier to the other gentlemen, we were cited in some instances when it was ambiguous whether we had the authority to do what we did. As I said, I have been in the business a long time; I know the Quebec transportation. I am not a lawyer, but I know it almost as well as a lawyer, having gone through so much in it; and there was no question that when we went before the courts, the courts turned around and said, well, it does not appear the Québec Transportation Commission really has authority to rule over interprovincial or international transport. By that token they just dismissed any charge that was laid against our company.

• 1135

So you can see the impact of the federal government is already there. It is just a question of making it clearer.

Mr. Mantha: I was just going to touch on that. I come from the heart of this country—I have to tell the boys that—North Bay. I see here you have “extra-provincial trucking” in your second paragraph. That is what I am interested in. I have a small trucking private-enterprise firm in North Bay that will take your goods from North Bay to Vancouver, say, in three and a half days. The minute they get to Alberta, it is as if the inspectors are half dead or their wives got married or something. They just delay, delay. They find that what they have to do is take their trucks, go through the United States, and come up to bypass that province. I think you have said it well, that it is the responsibility of our government to . . . it is like taking a car and driving from Halifax to Vancouver: there is no problem. That is the way trucking should be.

Mr. Fishman: Exactly, sir. And when you say, oh, we can go through the United States and avoid some of our tougher provinces, well, it is not so easy going through the United States. When you enter the United States, you have cargo; you are subject to all the American rules and regulations. Of course you have U.S. Customs; so now you find yourself having to be bonded. You have to bond that cargo. You cannot just go in there and say you are going to pass through. That requires additional expense. Also, the U.S. Customs regulations . . . they can do anything they want when you present . . . They can have you strip that trailer. They can examine . . . They can do whatever they want. Then they say, okay, fine; they will let you traverse through the United States. But now when you are coming back into Canada you have to prove that you came from Canada; you have to re-enter your cargo.

[Traduction]

ne soit un fardeau pour personne—vous devriez être libre de traverser le Canada.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dites-vous qu’avec la déréglementation, le gouvernement fédéral devrait prendre l’initiative et établir les lignes directrices pour les règles générales à suivre concernant le camionnage dans toutes les provinces?

M. Fishman: Absolument. Comme je l’ai déjà dit aux autres personnes, on nous a cité certains cas dans lesquels il était difficile de déterminer si nous avions le pouvoir de faire ce que nous avons fait. Comme je l’ai dit, je travaille dans ce domaine depuis longtemps; je connais les transports au Québec. Je ne suis pas avocat, mais j’en connais presque autant qu’un avocat à ce sujet, compte tenu de mon expérience à cet égard; et il ne fait aucun doute que lorsque nous avons comparu devant les tribunaux, ceux-ci ont déclaré que la Commission des transports du Québec ne semble pas réellement avoir le pouvoir de régir le transport interprovincial ou international. De fait, ils viennent de rejeter une plainte déposée contre notre société.

Donc vous pouvez déjà constater l’influence du gouvernement fédéral. Il s’agit simplement de clarifier davantage la question.

M. Mantha: Je voulais justement aborder cette question. Je viens du centre du Canada—je dois le mentionner—North Bay. Je constate que vous parlez du «transport extra-provincial par camion» dans votre deuxième paragraphe. Cette question m’intéresse. J’ai une petite entreprise privée de camionnage à North Bay qui transporte des marchandises de North Bay à Vancouver, disons en trois jours et demi. Dès qu’ils arrivent en Alberta, c’est comme si les inspecteurs étaient à moitié morts ou que leur femmes les avaient abandonnés ou je ne sais trop. Les délais sont interminables. Ils estiment que ce qu’ils doivent faire, c’est avec leur camion, traverser les États-Unis et contourner cette province. Je crois que vous avez raison, il incombe à notre gouvernement de . . . C’est comme voyager de Halifax à Vancouver par automobile: il n’y a aucun problème. Il devrait en être ainsi pour le transport par camion.

M. Fishman: Exactement, monsieur. Et lorsque vous dites que nous pouvons passer par les États-Unis pour éviter certaines de nos provinces qui posent le plus de problèmes, bien je crois qu’il n’est pas si facile de passer par les États-Unis. Lorsque vous entrez aux États-Unis, vous avez des marchandises; vous êtes assujetti à toutes les règles et règlements américains. Évidemment, il y a les douanes américaines; ainsi, vous constatez que vous devez entreposer votre marchandise. Vous ne pouvez simplement entrer aux États-Unis et les traverser, facilement, sans difficultés. Cela entraîne des dépenses supplémentaires. De plus, il faut tenir compte des règlements des douanes américaines . . . les douaniers peuvent faire ce qu’ils veulent lorsque vous présentez . . . ils peuvent vous demander tout le contenu de votre remorque. Ils peuvent examiner . . . ils peuvent faire absolument ce qu’ils veulent. Puis, ils vous disent: D’accord, c’est bien: ils vous laissent traverser les États-Unis. Mais lorsque vous revenez au Canada,

[Text]

Again, it is a whole paper nightmare which we should not really have to deal with. We have roads that go across Canada. We should not have to go into the United States to come back.

Mr. Mantha: You are right. That is just the question I wanted to ask.

The Chairman: It is pretty clear you are all in favour of the federal government either reclaiming the jurisdiction that is there legally and constitutionally or taking the leadership through the February accord with provincial Highways Ministers to make more uniform the different regulations that you confront travelling across Canada.

Mr. Fishman: Absolutely.

Mr. Benjamin: On the very same point, would you then support the federal government's retrieving the constitutional jurisdiction it has over interprovincial and international trucking? They passed it back over to the provinces a number of years ago, so you now have 11 jurisdictions running around in 11 directions. So you would support the federal government's reclaiming at least a significant part of that regulatory jurisdiction from the provinces to provide some uniform standard right across the country?

Mr. Fishman: From what I have seen in the courts, the judges have said it has always been a federal matter. But it is not clear whether they gave it up or not. It seems to be quite grey. Whatever jurisdiction the federal government had, it appears to me it still has it.

Mr. Benjamin: And to get 10 provinces to agree on anything is . . .

Mr. Suluk: My upcoming question will have been answered to some extent. It relates to when you said—I forget exactly where—it does not make sense any more. I know there are a lot of things that do not make sense any more in Canada, especially in my area. Not that we have any trucks or roads or anything; all our roads are maybe between the airport and the community, which may be just a quarter of a mile long, if even that long. But we always wonder whether people in the south have any problems relating with each other. We have enough problems with language and politics between north and south. But I gather you have a lot of things with which you may be frustrated to some extent.

When you said something does not make sense any more, did you mean that the political system in Canada does not make sense, or that the regulation does not make sense, or that it is just a difference in how people or the provinces view each other's jurisdictions, not to mention the federal and provincial

[Translation]

vous devez prouver que vous êtes du Canada; vous devez déclarer de nouveau votre marchandise.

Et voilà le cauchemar de toute la paperasse qui recommence alors que nous n'avons réellement rien à voir avec tout cela. Nous avons des routes qui traversent le Canada. Nous ne devrions pas être obligé de passer par les États-Unis pour revenir.

M. Mantha: Vous avez raison. C'est justement la question que je voulais poser.

Le président: Il est très clair que vous êtes tous d'accord pour que le gouvernement fédéral réclame les pouvoirs qu'il a légalement et constitutionnellement ou qu'il assume le leadership conformément à l'accord conclu en février avec les ministres des transports provinciaux pour uniformiser d'avantage les différents règlements auxquels vous êtes assujettis lorsque vous traversez le Canada.

M. Fishman: Absolument.

M. Benjamin: Dans cette même optique, seriez-vous d'accord pour que le gouvernement fédéral recouvre sa compétence constitutionnelle sur le camionnage interprovincial et international? Il l'a transmise aux provinces il y a un certain nombre d'années, et vous avez donc maintenant 11 autorités compétentes, et partant, 11 directions. Alors, vous seriez d'accord pour que le gouvernement fédéral réclame auprès des provinces au moins une partie importante de ce pouvoir de réglementation pour uniformiser les règlements dans l'ensemble du pays?

M. Fishman: D'après ce que j'ai vu devant les tribunaux, cette question a toujours été du ressort du gouvernement fédéral. Mais, on ne sait pas clairement si le gouvernement l'a abandonnée ou non. C'est plutôt obscur. Quelque ait été la compétence du gouvernement fédéral, il me semble qu'il ait encore ce pouvoir.

M. Benjamin: Et essayer d'obtenir que les 10 provinces soient d'accord sur quoi que ce soit . . .

M. Suluk: Vous avez répondu en partie à ma prochaine question. Il s'agit d'une phrase que vous avez dites—Je ne me rappelle plus exactement à quel moment—Cela n'a plus de sens. Je sais que beaucoup de choses n'ont plus de sens au Canada, particulièrement dans ma région. Non pas à cause des camions ou des routes ou quoi que ce soit; toutes nos routes relient l'aéroport à la localité; leur longueur est d'un quart de mille, tout au plus. Mais nous nous demandons constamment si les gens dans le Sud ont des problèmes concernant leurs relations entre eux. Nous avons suffisamment de problèmes de langue et de problèmes d'ordre politique entre le Nord et le Sud. Mais je crois comprendre qu'un grand nombre de problèmes sont source de frustrations chez-vous.

Lorsque vous avez dit que certaines choses n'ont plus de sens, est-ce que vous vouliez parler du système politique au Canada ou du règlement ou s'agissait-il seulement de la différence sur la façon dont les gens ou les provinces jugeaient de la juridiction des uns et des autres, ou parliez-vous des

[Texte]

regulations that do not make sense any more? What exactly did you mean when you referred to things not having sense any more?

Mr. Fishman: I understand you very well, sir. Yes, exactly . . .

Mr. Suluk: Yet on the other hand you seem to have a good sense of . . .

Mr. Fishman: I know my subject in this. I am a specialist in over-the-road transportation. I am not a specialist in rail or water or air, but I can say one thing. By having all this regulation, you have created 11 bureaucracies in our industry. On top of that, these individuals have wonderful jobs and they create their own little empires and they sit there and they satisfy those people who help them maintain their positions in these commissions.

If we now look to the United States, where they have already had deregulation for a number of years, you see lower rates and you see better service. And you do not hear an outcry from the public that they cannot get service: I have never heard a shipper in the United States address himself to any committee or to anybody that he cannot move his goods.

It has become so entwined that trucking companies just throw up their hands and go about their affairs and do the best they can and face the music when they are called before somebody. Eventually, if you have the tenacity to prevail and you can administer your business and still deal—it is like fencing: you just have to stay there all day with a sword in your hand and, as they come to you, you face them—then you will survive. But that should not be today in 1985. We should be able to conduct our business and serve the people who need our services.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: There are two questions. You mentioned that you supplied the insurance to individual proprietors. Do you also provide the trailers?

Mr. Fishman: Yes. Because we are an inter-modal, we supply what are called chassis for containers or flatbed trailers. The owner-operator just comes with his truck. We have a fleet of chassis and flatbeds to carry these containers over the road and these pieces of equipment are our responsibility.

As far as insurance is concerned, that is the only way it should be. Somebody has to be responsible. Especially today, it has become a very serious problem in our industry and I think in every part of the economy.

I am looking back to the 1973 oil crisis where all of a sudden you had a group of people who surfaced and said: We are going to decide how much oil is going to cost. The whole world was sort of held hostage. Now I think the same thing has happened in the insurance industry. You find that there is a

[Traduction]

règlements fédéraux et provinciaux? Que vouliez-vous dire au juste lorsque vous disiez que les choses n'avaient plus de sens?

M. Fishman: Je vous comprends très bien, monsieur. Oui, exactement . . .

M. Suluk: Par ailleurs, vous semblez avoir un très bon sens de . . .

M. Fishman: Je connais bien mon sujet en la matière. Je suis un spécialiste du transport routier. Je ne suis pas un spécialiste du transport ferroviaire, maritime ou aérien, mais je peux affirmer une chose. En adoptant toute cette réglementation, vous avez créé 11 bureaucraties dans votre industrie. Par-dessus le marché, ces individus ont de très beaux postes et ils se créent leurs propres petits empires; ils règnent en faisant plaisir à ceux qui les aident à maintenir leurs postes au sein de ces commissions.

Si nous regardons du côté des États-Unis, où la déréglementation existe depuis de nombreuses années, nous constatons que les taux sont plus bas et que le service est meilleur. Vous n'entendez jamais le public dire qu'il n'obtient pas de service: je n'ai jamais entendu mentionner qu'un expéditeur américain s'adressait à un comité ou à quelqu'un d'autre pour se plaindre qu'il ne peut transporter ses marchandises.

Cela est devenu tellement compliqué que les entreprises de camionnage s'en lavent les mains et continuent de travailler de leur mieux et ne font face à la musique que si elle sont appelées à se présenter devant quelqu'un. En fin de compte, si vous avez la ténacité nécessaire et si vous pouvez administrer votre entreprise et continuer à faire des affaires—c'est comme l'escrime: il faut rester là toute la journée avec une épée dans la main et dès qu'ils s'approchent de vous, vous leur faites face—vous survivrez. Mais cela ne devrait pas arriver aujourd'hui, en 1985. Nous devrions être en mesure d'administrer nos affaires et de servir les gens qui ont besoin de nos services.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Il y a deux questions. Vous avez mentionné que vous offrez une assurance aux propriétaires individuels. Fournissez-vous aussi les remorques?

M. Fishman: Oui. Étant donné que nous avons un système intermodal, nous fournissons ce qu'on appelle des châssis pour les conteneurs ou des remorques à plateau. Le propriétaire-opérateur se présente seulement avec son camion. Nous avons un parc de châssis et de remorques à plateau pour transporter ces conteneurs sur les routes et nous sommes responsables de ces pièces d'équipement.

En ce qui concerne l'assurance, c'est la seule façon. Quelqu'un doit être responsable. En particulier de nos jours, cela est devenu un grave problème dans notre industrie et partout dans l'économie, à mon avis.

Si je me reporte à la crise du pétrole de 1973: soudainement un groupe de personnes s'est formé pour décider du prix du pétrole. C'est comme si le monde entier avait été tenu en otage. Je crois que la même chose arrive dans l'industrie de l'assurance. Vous constatez qu'il y a un groupe de réassureurs

[Text]

group of re-insurers somewhere who have decided that, based on the number of calamities that have happened in the last few years, such as Bhopal, such as the major airline crashes and such as huge awards in the United States and environmental spills... They have had to face huge, huge claims and have turned around and said: Okay, we are just going to get all that money back in one shot.

That is what is happening now, and I know a lot of the trucking companies... I was amazed: if you look in the trucking industry at the companies involved in renting of equipment, they face a very serious problem when they rent a truck to one individual and that individual gives it to another individual who has no licence, nothing. They have no control over who is going to be driving that vehicle and they are faced with the full responsibility. Insurance companies no longer want to insure them. They have a very, very serious problem. They do not know where to turn. In our industry it is the same thing.

You have to run your business according to all the forces that are there influencing how you are going to run it, and if insurance is a problem then you deal with that problem. We take that problem away from the individual owner-operator, who really is not expert or has not the time to go out and shop and deal with major insurance brokers and find the best deal possible for him. So we do that. We charge him a very small percentage of what it costs.

• 1145

A perfect example today in our industry is this. To insure an average truck—let us say a truck that is two or three years old and that needs a minimum of \$1 million of insurance, public liability, if it goes into the United States—will cost anywhere from \$15,000 to \$18,000 in premiums. The average guy cannot afford to pay that. We, as a large trucking company, are able to obtain the same coverage and even better at an average cost of maybe \$7,000 or \$8,000 per truck. It is like a co-op situation.

Mr. Taylor: You get a confidential rate.

Mr. Fishman: It is not confidential. I would say it is a volume rate. Also, what we do is satisfy the insurance...

Mr. Taylor: In a way, that is what a confidential rate is. I can understand all that and I think that is good. Do you have any licence at all from the Province of Quebec?

Mr. Fishman: Yes, we do. We have authorities to provide the service that we are providing now, yes.

Mr. Taylor: You also operate through New Brunswick?

Mr. Fishman: No, sir. We operate strictly in Quebec and the eastern United States; we do not touch any other province. We do have an application presently with the Ontario board to

[Translation]

quelque part qui ont décidé qu'en se fondant sur le nombre de catastrophes survenues au cours des dernières années, comme à Bhopal, les gros accidents d'avions, les énormes dommages-intérêts qui ont été versés aux États-Unis et les déversements environnementaux... Ils ont dû payer d'énormes dommages-intérêts et ils se sont donc dit: d'accord, nous allons récupérer tout notre argent d'un seul coup.

C'est ce qui arrive actuellement et je connais un bon nombre d'entreprises de camionnage... J'ai été très surpris; voyez ce qui se passe dans les entreprises de l'industrie du camionnage qui sont engagées dans la location d'équipement: elles font face à un très grave problème lorsqu'elles louent un camion à une autre personne et que cette personne le passe à un autre individu qui ne détient pas de permis, ni rien du tout. Elles n'ont aucun contrôle sur celui qui va conduire ce véhicule et pourtant elles en ont l'entière responsabilité. Les compagnies d'assurances ne veulent plus les assurer. Elles ont un très, très grave problème. Elles ne savent plus quoi faire. Dans notre industrie, c'est la même chose.

Vous devez administrer votre entreprise d'après les forces qui influent sur la façon dont vous allez l'administrer, et si l'assurance constitue un problème, vous réglez ce problème. Nous enlevons le problème au propriétaire-exploitant qui n'est vraiment pas un expert ou qui n'a pas le temps de chercher et de discuter avec les grands courtiers d'assurance pour obtenir le meilleur prix possible. Donc, c'est ce que nous faisons. Nous lui réclamons un très faible pourcentage de ce que ça coûte.

Voici un exemple parfait de ce qui se passe dans notre industrie de nos jours. Pour assurer un camion ordinaire, disons un camion de deux ou trois ans pour lequel il faut obtenir une assurance d'au moins 1 million de dollars, en responsabilité civile, parce qu'il circule aux États-Unis, il en coûtera entre 15,000 et 18,000 dollars de prime. Tout le monde ne peut pas payer une telle somme. En tant que grande entreprise de camionnage, nous pouvons obtenir la même protection et même une protection supérieure à un coût moyen d'environ 7 à 8,000 dollars par camion. C'est presque une situation de coopérative.

M. Taylor: Vous obtenez un taux confidentiel.

M. Fishman: Ce n'est pas un taux confidentiel. Il s'agit plutôt d'un tarif de groupe. De plus, nous payons l'assurance...

M. Taylor: D'une certaine façon, c'est ce qu'est un taux confidentiel. Je comprends très bien cela et j'estime que c'est une bonne chose. Avez-vous des permis pour la province de Québec?

M. Fishman: Oui. Nous avons l'autorisation d'offrir les services que nous fournissons à l'heure actuelle.

M. Taylor: Vous faites également affaire au Nouveau-Brunswick?

M. Fishman: Non, monsieur. Nous nous limitons au Québec et à l'Est des États-Unis, nous n'allons dans aucune autre province. Nous avons soumis une demande à l'organisme

[Texte]

allow us a corridor authority, and there is a perfect example. We have authority in 48 states in the United States; we can go anywhere. Yet, we cannot cross our own country here. I am faced now with a huge legal bill to go before the Ontario Transportation Commission to ask permission to drive through the province of Ontario. I do not know why we should have to do that, but we have to do it.

Mr. Taylor: I want to come back to that. I was at the meeting when the late Hon. Bob Winters delegated the authority to the provinces and asked the provinces if they would take this on. One of the main reasons he did it was that, if they were going to control the traffic on the provincial highways, they would have to pay for the highways. That was the deciding factor when Mr. Winters dealt with this. He said they could not begin to pay for all the highways in all the provinces, so he asked if they would take this on. He asked the provinces; the provinces did not ask for it, and the provinces said, okay, they would take it on. That is how we have these highway traffic boards in every province, which is a bureaucracy, as you mentioned.

But when you say you want it to return to the federal, how are you going to handle this matter of the provincial money being used to build the roads and then somebody in another authority saying who can use them.

Mr. Fishman: It is no different than what they have in the United States. You have different road tax fees to pay, and it would be very simple. If you want to drive through a certain province, you must pay either a road tax or a fuel tax, and that is very simple. They would have stations at different entries into the provinces, and you produce some sort of permit showing you are going to be reporting the mileage you are doing, and each province can spot and go and audit, as the do in the United States.

Every couple of years, we have all the American authorities come to our place and audit our road taxes and our fuel taxes. They audit our safety program. We are a Canadian company and we have to pay all the road and fuel taxes to drive over the roads in the United States, and we can do the same thing here. If we want to drive through Ontario or through any other province, we simply pay a user fee.

Mr. Taylor: There is one difference, though, between the United States and Canada. The federal government in the United States provides an awful lot more money to the states for road building than the federal government does in Canada. As a matter of fact, right now the federal government provides practically no money for the building of highways in Canada. They did spend quite a bit on the Trans-Canada Highway, probably about 58% or 60% of the total cost, but that is one highway across the country. Except for through traffic, you are not going to be able to confine trucks to just the Trans-

[Traduction]

responsable en Ontario, qui l'étudie à l'heure actuelle, pour obtenir un droit de passage; c'est un très bon exemple. Nous avons l'autorisation de passer dans 48 États des États-Unis; nous pouvons circuler partout. Cependant, nous ne pouvons traverser notre propre pays. Je dois payer des frais juridiques considérables pour passer devant la Commission des transports routiers de l'Ontario pour demander la permission de traverser la province de l'Ontario. Je ne sais pas pourquoi nous avons à faire une telle chose, mais nous devons le faire.

M. Taylor: Je veux revenir sur ce sujet. J'assistais à une réunion au cours de laquelle l'honorable Bob Winters, maintenant décédé, a délégué aux provinces l'autorité nécessaire et leur a demandé si elles se chargeraient de ces questions. Comme principale justification, il a soutenu que si nous devions contrôler la circulation sur les autoroutes provinciales, il faudrait payer pour ces autoroutes. C'est ce fait qui s'est révélé le facteur décisif dans le jugement de M. Winters. Il a affirmé qu'il était impossible de payer pour toutes les autoroutes dans toutes les provinces; il a donc demandé si elles pouvaient se charger de ce problème. C'est lui qui en a fait la demande aux provinces, ce ne sont pas les provinces qui l'ont réclamé, mais elles ont accepté. C'est pour cette raison que nous avons maintenant des conseils de circulation routière dans chaque province qui, comme vous l'avez mentionné, sont des organismes bureaucratiques.

Toutefois, si vous voulez que la question soit de nouveau confiée au gouvernement fédéral, comment conciliez-vous le fait que les provinces versent de l'argent pour construire les routes et qu'un autre palier de gouvernement décide qui peut les utiliser?

M. Fishman: Ce n'est pas différent de ce qui se passe aux États-Unis. Vous avez diverses taxes sur les routes à verser, et ce serait très simple. Si vous voulez circuler dans une province, vous devez payer soit la taxe routière, soit la taxe sur l'essence, c'est tout. Il y aurait des postes aux frontières des provinces, et il faudrait présenter un permis démontrant que vous indiquerez le kilométrage parcouru, et chaque province pourra faire ses propres vérifications, comme c'est prévu aux États-Unis.

A intervalle régulier, les autorités américaines nous rendent visite et vérifient nos taxes routières et nos taxes sur l'essence. Ils vérifient notre programme de sécurité. Nous sommes une entreprise canadienne et nous devons payer les taxes routières et les taxes sur l'essence pour circuler sur les routes des États-Unis, et nous pouvons faire la même chose ici. Si nous voulons emprunter les routes de l'Ontario ou de toute autre province, nous paierons simplement un droit d'utilisation.

M. Taylor: Il y a une différence, néanmoins, entre les États-Unis et le Canada. Le gouvernement fédéral des États-Unis verse une très grande quantité d'argent aux États pour la construction des routes, alors que le gouvernement fédéral ne fait pas la même chose au Canada. D'ailleurs, à l'heure actuelle, le gouvernement fédéral ne fournit pratiquement aucune somme d'argent pour la construction des autoroutes canadiennes. Il a contribué financièrement à la construction de l'autoroute transcanadienne, environ 58 ou 60 p. 100 du coût total, mais ce n'est là qu'une autoroute qui traverse tout le

[Text]

Canada Highway and provide service in the various provinces. So there is a little difference between what we have now here and what we have in the United States.

Mr. Fishman: I will tell you one thing the United States federal government has done to collect back that money. What they do in the United States is this. The federal government says to a state: If we are going to grant you x dollars for your roads, you must collect so many dollars in penalties to show us you are supervising these roads, such as for weight restrictions and other infractions. I can assure you we spend a lot of money in different states on overweights and other little infractions. What happens is, unless they collect these moneys, the federal government will not give them what they are allowed to get.

• 1150

Consequently each state is responsible for collecting as well. They may get grants from the federal government, but it is not just as easy as all that. They have to show that they are doing something about it, and we could have the same structure here in Canada. A province will get a grant from the federal government, providing they have done certain things to minimize the abuse of the roads and are collecting all the taxes that will reduce the costs to the federal government.

Mr. Taylor: One other question: Do all the individual tractors which you have and all your tractor-trailer outfits confine themselves to the 18,000 lb. axle loading?

Mr. Fishman: We would like to, but sometimes because we are handling containers that are . . . well, we never touch the cargo. We receive a full container. We have no control as to how they stowed the cargo. If it is overloaded on an axle, then we have agreements with our customers and the public we deal with that if we are involved in an overload infraction we are going to send it back to them and they are going to pay for it. And we get it back. In other words, the user pays. That is our philosophy in our company. We put the cost where it belongs.

Another area I think we are neglecting to touch on, and which is very serious today for an international trucking company, is the customs services we are getting from Canada Customs. I hope we will get into it a little bit here, because we have addressed ourselves on it right across the street from here to the Minister of National Revenue. You know, we saw that our government wants to have a cost-recovery program, and we have suggested an excellent way to recover costs. Yet, it is not moving. Hopefully, they will consider it more seriously as time goes on.

Mr. Taylor: Just one other question, Mr. Chairman. I know how difficult it is to get through the various provinces, and when we were building a trucking industry in Alberta we were just unable to enter reciprocal agreements with the other provinces so as to get frozen beef and other things back to Montreal. But through the American states we had something

[Translation]

pays. À part la circulation de transit, vous ne pourrez limiter la circulation des camions à l'autoroute transcanadienne et fournir des services dans plusieurs provinces. Il y a donc une certaine différence entre ce qui se passe aux États-Unis et ce qui se passe au Canada présentement.

M. Fishman: Le gouvernement fédéral des États-Unis a fait quelque chose pour récupérer une partie de l'argent. Voici comment il procède: le gouvernement fédéral dit à l'État: si nous vous accordons une subvention de x milliers de dollars pour la construction de vos routes, vous devrez recueillir x milliers de dollars en amendes de toutes sortes, de façon à nous démontrer que vous supervisez bien la circulation routière, notamment les limites de poids et autres risques d'infractions. Je puis vous assurer que nous dépensons beaucoup d'argent dans différents États pour le dépassement de la charge permise et autres petites infractions. La situation est la suivante: à moins qu'il ne perçoive cet argent, le gouvernement fédéral ne leur donnera pas ce à quoi ils ont droit.

Par conséquent, chaque État doit percevoir les sommes voulues. Il peut bénéficier d'une subvention du gouvernement fédéral, mais ce n'est pas si facile. Il doit montrer qu'il agit. Nous pourrions avoir le même système ici, au Canada. Une province recevra une subvention fédérale à condition qu'elle ait pris des mesures pour réduire l'utilisation abusive des routes et qu'elle prouve qu'elle perçoit toutes les taxes qui réduiront les dépenses du gouvernement fédéral.

M. Taylor: Une autre question: se conformera-t-on à la catégorie des 18,000 livres de charge d'essieu pour tous les tracteurs et toutes les semi-remorques?

M. Fishman: Nous aimerions bien, mais parfois, comme nous avons affaire à des conteneurs qui . . . eh bien, nous ne touchons jamais la marchandise. Nous recevons un conteneur plein. Nous n'avons rien à voir avec la manière dont la marchandise est installée. S'il y a une surcharge sur un essieu, nous avons conclu des ententes avec nos clients et avec le public en cas d'infraction. Donc, nous renvoyons la marchandise, et ce sont eux qui paient. Puis, on nous la renvoie. En d'autres termes, l'utilisateur paie. C'est notre politique; l'addition est payée par celui auquel elle revient.

Une autre question dont nous ne nous occupons pas, je pense, et qui est pourtant très importante, à l'heure actuelle, pour une entreprise internationale de camionnage, c'est le service que nous offrent les Douanes canadiennes. J'espère que nous allons en parler un peu ici, parce que nous en avons parlé au ministre du Revenu, qui est juste en face . . . Vous savez, nous avons constaté que notre gouvernement veut avoir une formule de recouvrement de fonds, et nous avons suggéré un excellent moyen de percevoir ces fonds. Pourtant, rien ne se passe. Nous espérons qu'on s'en occupera réellement, bientôt.

M. Taylor: Une autre question, monsieur le président. Je sais qu'il est très difficile de communiquer avec les différentes provinces. Lorsque nous avons mis sur pied une industrie du camionnage en Alberta, nous n'avons pas pu conclure avec les autres provinces des ententes réciproques qui auraient permis de renvoyer du bœuf congelé ou d'autres produits à Montréal.

[Texte]

like 28 reciprocal agreements where our trucks could go through without a charge and their trucks could go through Alberta without a charge. Consequently, we built up quite a trucking industry.

Now I realize your problems when you say each state is autonomous. But we do not want Canada to be 10 Baltic states; we want one nation. And I think the deregulation in *Freedom to Move* is going to help us to accomplish that.

Mr. Fishman: Absolutely, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Fishman. I see no further questioners, so I want to thank you. But just before you go, I would refer to that thought you had about a proposal you have for improving the customs situation with the international truckers. You really did not touch on it here today, and I wonder if you could send to the committee a memo on whatever the proposal was. Our staff will study it along with everything else we are going to look at.

Mr. Fishman: Certainly.

The Chairman: Thank you very very much, Mr. Fishman. You are the first really practical person who . . . well, I will not say you are a little fellow, but we definitely want a lot more. I found you very refreshing and also commend you for your optimism about *Freedom to Move*. If it works properly, it is going to provide a positive challenge to an entrepreneur like yourself and, hopefully, many hundreds like you. Thank you very much for coming here today. We really would like that proposal put through to us so we may study it definitively and see what we can do with it.

Mr. Fishman: Certainly. I will do that.

The Chairman: Thank you very much. This committee is adjourned until 3.30 p.m. this afternoon when Nordair will be our witness. At 8 p.m. today we have the CTC. I hope to see you all at those times.

AFTERNOON SITTING

• 1531

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for purposes of calling evidence.

I welcome the officials of Nordair. Appearing for Nordair is Mr. Martin Don Haring. With Mr. Haring today is Mr. Prinnet, Vice-President of Marketing and Commercial Development, Nordair.

Mr. Prinnet, we have a summary of your brief. Perhaps you would like to make an opening statement.

Mr. Dominique Prinnet (Vice-President, Marketing and Commercial Development, Nordair): Thank you, Mr. Chairman. I have worked for Nordair for 12 years. I am responsible for scheduling tariffs and regulatory affairs; that is, the licences.

[Traduction]

Pourtant, avec les États américains, nous avons signé quelque 28 ententes de ce genre—nos camions peuvent passer par ces États sans frais, et il en est de même pour leurs camions lorsqu'ils traversent l'Alberta. Cela nous a permis de créer une industrie florissante du camionnage.

Toutefois, je comprends votre problème lorsque vous dites que chaque État est autonome. Nous ne voulons pas d'une «péninsule balkanique canadienne»; nous voulons une seule nation. Je pense que la déréglementation introduite dans *Aller sans entraves* nous aidera à y parvenir.

M. Fishman: Absolument, monsieur Taylor.

Le président: Merci, monsieur Fishman. Il ne semble pas y avoir d'autres questions; je vous remercie donc. Mais, avant que vous ne partiez, je voudrais revenir sur votre réflexion concernant l'amélioration du service douanier pour les camionneurs internationaux. Vous n'en avez pas parlé du tout aujourd'hui. Je me demande si vous pourriez envoyer au Comité une note de service sur la proposition; notre équipe l'étudiera en même temps que le reste.

M. Fishman: Certainement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fishman. Vous êtes la première personne qui . . . eh bien, je ne veux guère minimiser votre intervention, mais nous voulons certainement plus que cela. Cela m'a fait un grand plaisir de vous entendre, et je vous félicite pour votre optimisme concernant *Aller sans entraves*. Si tout marche bien, cela impliquera un défi intéressant pour l'entrepreneur que vous êtes et, espérons-le, pour des centaines d'autres entreprises du même genre. Je vous remercie infiniment d'être venu aujourd'hui. N'oubliez pas votre proposition; nous aimerions beaucoup l'étudier, pour voir ce que nous pouvons faire.

M. Fishman: Absolument; je m'en occupe.

Le président: Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à 15h30. Nous entendrons alors le témoignage de Nordair. À 20 heures, nous entendrons la CCT; j'espère que vous serez là.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, je vois que nous avons le quorum; nous pouvons donc entendre les témoins.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de Nordair. Il s'agit de M. Martin Don Haring, qui est accompagné aujourd'hui de M. Prinnet, vice-président au marketing et à l'expansion commerciale chez Nordair.

Monsieur Prinnet, nous avons en main un résumé de votre mémoire. Peut-être aimeriez-vous faire une déclaration préliminaire.

M. Dominique Prinnet (vice-président, Marketing et expansion commerciale, Nordair): Merci, monsieur le président. Je travaille pour Nordair depuis 12 ans. Je suis en charge de la tarification et des questions relatives à la déréglementation, c'est-à-dire les permis.

[Text]

Prior to joining Nordair in 1974, I was an economist in Yellowknife and responsible for studies on transportation in the western Arctic in relation to the proposed Mackenzie Valley Pipeline. I also conducted some studies for the Ministry of Transport on air services in the Northwest Territories. Prior to 1972, I was a commercial pilot, flying mostly in the Northwest Territories.

I am accompanied by Ms Moira Hudgin. She is Senior Manager, Tariffs and Regulatory Affairs. She has been with Nordair for five years and works with me on regulatory matters; that is, tariffs and licences.

Mr. Martin Don Haring is the Ottawa District Manager for Nordair. He has been with Nordair for seven years and is responsible for liaison with the government as well as for sales and services in Ottawa.

Mr. Chairman, if this is acceptable to you, I propose to spend a minute or two summarizing what Nordair is. After a brief introduction, I will make a 10-minute presentation. Then I will be available, together with the members of my team, to answer questions from the floor.

The Chairman: Mr. Prinnet, we have your brief and thank you for it. Our staff has looked at it, dissected it and analysed it in part. The staff has prepared some questions that members may use. Members also have other questions. Do it the way you want to, with an opening statement. Frankly, more questions will be asked if your monologue is brief.

• 1535

Mr. Prinnet: Thank you, Mr. Chairman. Nordair operates scheduled services across Ontario and all the way to Winnipeg and back to Toronto, Ottawa and Montreal, carrying some rather sophisticated business traffic in direct competition with Air Canada. Nordair also operates scheduled services in the Northwest Territories and in northwestern Quebec. Those scheduled services are mainly operated to carry cargo to the northern communities all the way up to Resolute Bay near the north magnetic pole.

A second area of activity deals with charters to southern sun spots—for instance, Florida. And we have a wholly owned subsidiary called Treasure Tours, which is the largest tour wholesaler to Florida.

A third area of activity is the special contracts we operate. One is ice reconnaissance for the Department of Environment, and the other is the DEW Line re-supply for the U.S. Air Force. Nordair is known to be diversified, innovative, aggressive, and has been profitable every year for the last 40 years except during a strike in 1982.

[Translation]

Avant de me joindre à Nordair en 1974, j'ai travaillé à titre d'économiste à Yellowknife où j'étais chargé de réaliser des études sur le transport dans l'Arctique Ouest relativement au projet du pipeline de la vallée du Mackenzie. J'ai aussi réalisé un certain nombre d'études pour le ministère des Transports sur les services de transport aérien dans les Territoires du Nord-Ouest. Avant 1972, j'ai été pilote professionnel et j'ai exercé cette profession surtout dans les Territoires du Nord-Ouest.

Je suis accompagné de M^{me} Moira Hudgin, directeur principal, Tarification et réglementation. Elle est avec nous depuis cinq ans et est ma collaboratrice en matière de réglementation, c'est-à-dire les tarifs et les permis.

M. Martin Don Haring est directeur du district d'Ottawa pour Nordair. Il est avec nous depuis sept ans et est chargé de la liaison avec le gouvernement, tout en étant responsable des ventes et du service à Ottawa.

Si vous le voulez bien, monsieur le président, j'aimerais prendre quelques instants pour définir en bref notre compagnie. Après une courte introduction, je ferai un exposé de 10 minutes. Je serai ensuite disposé, avec les membres de ma délégation, à répondre aux questions des membres du Comité.

Le président: Monsieur Prinnet, nous avons reçu votre mémoire et nous vous en remercions. Notre personnel l'a analysé en détail et il a rédigé un certain nombre de questions qui pourront vous être posées par les membres de notre Comité. Ceux-ci ont également des questions à vous adresser. Faites comme vous l'entendez, en débutant par votre déclaration préliminaire. Pour être franc, un plus grand nombre de questions vous seront posées si votre exposé est bref.

M. Prinnet: Merci, monsieur le président. Nordair exploite des services aériens à horaire fixe à destination de points partout en Ontario et jusqu'à Winnipeg à l'aller et à destination de Toronto, d'Ottawa et de Montréal au retour. Elle concurrence directement Air Canada en transportant des gens d'affaires plutôt raffinés. Nordair assure également dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le nord-ouest du Québec des services à horaire fixe destinés principalement au transport de marchandises à destination de collectivités situées dans le nord du pays, jusqu'à Resolute Bay, près du pôle magnétique Nord.

La société Nordair offre également de nombreux affrètements à destination d'endroits de villégiature dans le Sud, comme la Floride. Elle possède également en totalité une filiale appelée *Treasure Tours*, qui est le grossiste de voyages en Floride le plus important.

En outre nous passons des marchés spéciaux. Par exemple, nous repérons les glaces pour le ministère de l'Environnement et nous réapprovisionnons le réseau avancé de pré-alerte pour le compte de l'aviation américaine. La société Nordair est réputée être une société diversifiée, innovatrice, dynamique et elle a enregistré des profits chaque année au cours des 40 dernières années, à l'exception de l'année 1982, qui fut marquée par une grève.

[Texte]

I would first like to thank the Minister and you, Mr. Chairman, as well as the members of this committee, for giving us the opportunity to comment on the Minister's white paper. Over all, Nordair strongly supports the Minister's efforts to reduce government involvement in, and regulation of, air transport, and to encourage private enterprise to compete freely in the marketplace.

There are two issues which are not specifically addressed in the Minister's white paper. One is the dominance of Air Canada; the other is the fragility of regular air services to small, isolated communities. I would like to address those two issues first before making a few brief remarks on some specific points in the white paper. My presentation will take approximately 10 minutes, after which I will be glad to answer questions *en anglais ou en français*.

Our first concern has to do with the dominance of Air Canada. We have serious doubts that the desirable objectives of the Minister can be achieved as long as the industry is totally dominated by a government-owned airline. Air Canada commands some 60% of the Canadian domestic traffic, and this represents the Air Canada share of unital passenger traffic carried by the main airlines in Canada, as reported by Statistics Canada. By comparison, using the same statistics, Nordair—the second largest regional airline in Canada—has a market share of about 3%. The handicap facing privately owned carriers is compounded by the considerable support that Air Canada receives from the federal government. For instance, Air Canada traditionally does business at the best locations in airport terminals and has been granted the right to operate Terminal 2 in Toronto.

Furthermore, most of the government traffic is fed directly to Air Canada through Central Travel Services. These services are operated by Air Canada and the government traffic is, in practice, not available to privately owned carriers such as Nordair.

Finally, Air Canada receives from the government financial assistance such as preferential interest rates. For instance, I would refer you to the 7.2% interest rate that was available to Air Canada when the Air Canada debt was restructured in 1978 and at a time when the going rate was about 50% higher and climbing.

Air Canada was created as Trans-Canada Airlines at a time when Canadian aviation was in its infancy and required strong government guidance. The objectives of establishing across southern Canada a healthy network of scheduled air services have been achieved and the role of Air Canada should now be redefined.

[Traduction]

J'aimerais d'abord remercier le ministre et vous-même, monsieur le président, ainsi que les membres de ce Comité, de nous avoir donné l'occasion de présenter notre avis sur le Livre blanc du ministre. Dans l'ensemble, Nordair appuie de tout coeur les efforts que déploie le ministre pour diminuer la participation de l'État dans le secteur du transport aérien, pour déréglementer en partie ce secteur et pour inciter les entreprises privées à se faire concurrence librement sur le marché.

J'aimerais cependant aborder deux questions qui n'ont pas été traitées précisément dans le Livre blanc du ministre. Il s'agit d'abord de la domination d'Air Canada et ensuite, de la précarité des services aériens à horaire fixe à destination des petites collectivités isolées. Après avoir parlé de ces deux questions, je ferai quelques brefs commentaires sur des points précis du Livre blanc. Je parlerai pendant environ 10 minutes et je serai ensuite heureux de répondre à vos questions *in English or in French*.

Nous nous préoccupons premièrement de la domination qu'exerce Air Canada. Nous doutons sérieusement que les objectifs souhaitables exposés par un ministre puissent être atteints tant que le secteur est totalement dominé par une compagnie aérienne nationale. Air Canada transporte environ 60 p. 100 du trafic intérieur canadien et, comme le signale Statistique Canada, ce pourcentage équivaut à la part de trafic passager à taux unitaire transporté par les principales compagnies aériennes au Canada qui revient à Air Canada. Par comparaison, si l'on consulte les mêmes statistiques, Nordair—qui est la deuxième compagnie aérienne régionale en importance au Canada—accapare approximativement 3 p. 100 du marché. L'infériorité dans laquelle se trouvent les transporteurs privés est aggravée par l'appui considérable que le gouvernement fédéral accorde à Air Canada. Par exemple, les comptoirs d'Air Canada sont traditionnellement situés dans les meilleurs emplacements dans les aéroports, et cette société s'est vu accorder le droit d'exploiter des services à l'aéroport 2 de l'aéroport de Toronto.

De plus, le Service central des voyages s'adresse directement à Air Canada pour assurer le transport des fonctionnaires ou des marchandises appartenant au gouvernement. En pratique, les transporteurs privés comme Nordair ne peuvent avoir accès au marché du gouvernement.

Enfin, le gouvernement accorde à Air Canada une aide financière qui prend, par exemple, la forme de taux d'intérêt préférentiels. Par exemple, qu'il suffise de signaler le taux d'intérêt de 7,2 p. 100 dont a bénéficié Air Canada au moment de la réorganisation de sa dette en 1978, à une époque où le taux courant était plus élevé de 50 p. 100 environ, et à la hausse.

La création d'Air Canada, alors *Trans-Canada Airlines*, a coïncidé avec les débuts de l'aviation au Canada et, à cette époque, les activités de ce secteur devaient être placées sous une surveillance étroite du gouvernement. L'objectif d'établir dans tout le sud du Canada un réseau solide de services aériens à horaire fixe est maintenant atteint, et il y aurait lieu de redéfinir le rôle d'Air Canada.

[Text]

It is interesting to note that the Macdonald report points to the contradiction between deregulation and increased government ownership under deregulation. This theme comes back in several chapters of the Macdonald report. Let me quote one comment made in this report:

It makes little sense to argue for extensive deregulation of the air transport industry when Air Canada so dominates that industry. Government should avoid continued nationalization of private assets.

That is in volume II, page 232.

This was written even before the recent acquisition by Air Canada of a significant share in the privately owned Air Ontario.

We do not think it is right for a government to compete directly against private enterprise, especially in a deregulated environment. Regardless of the role chosen for Air Canada, we feel local and regional routes should be operated by privately owned airlines, which will then be able freely to compete with each other and bring about the benefits of deregulation.

Ownership of airlines by provincial governments also prevents the free interplay of natural market forces. I am thinking of the ownership of Quebecair by the Quebec government, which is now trying also to acquire Nordair. If the Quebec government were successful in acquiring Nordair, it would control approximately 5% of the unit-toll traffic. Then we would have a situation where the federal and the provincial governments combined would in effect control approximately two-thirds of the passenger traffic on scheduled carriers.

This is done under objectives which have little to do with airline economics. The question becomes, how can we expect deregulation to stimulate competition among private carriers?

The second area I would like to address deals with the fragility of air services to small and remote communities. In remote and isolated communities scheduled air services are fragile because they rely both on the maintenance of the traffic mix—and I mean by that the maintenance of passenger, freight, and mail traffic combined—as well as on the maintenance of traffic to and from the communities served on each flight, because the flights can only become viable and be justified if several communities are served along the same flight. This is especially critical in the eastern Arctic, where distances from southern resupply points are considerably greater, where communities are much smaller—and typically with a population of a few hundred—and traffic is very light. For instance, the highest-density segment on our network is between Montreal and Frobisher Bay, and the average traffic is only 25 passengers per day, each way.

[Translation]

Il est intéressant de souligner que, dans son rapport, la Commission Macdonald fait ressortir la contradiction qui existe entre la déréglementation et des acquisitions accrues du gouvernement dans le contexte de la déréglementation. Cette idée est énoncée dans plusieurs chapitres du rapport Macdonald. Permettez-moi de citer un commentaire qui y est fait:

Il n'est pas tellement raisonnable de préconiser une forte déréglementation de l'industrie du transport aérien alors qu'Air Canada domine cette industrie. Les gouvernements devraient éviter de continuer à nationaliser les actifs privés.

Cet extrait figure à la page 255 du volume II.

Ce commentaire a été écrit avant la toute dernière acquisition par Air Canada d'une participation importante dans la société privée Air Ontario.

Selon nous, il n'est pas convenable qu'un gouvernement concurrence directement une entreprise privée, surtout dans le contexte de la déréglementation. Quel que soit le rôle qui est attribué à Air Canada, nous estimons que les routes régionales et locales devraient être exploitées par des compagnies aériennes privées, qui pourront alors être en mesure de se faire concurrence librement les unes les autres et de faire valoir les avantages de la déréglementation.

L'acquisition de compagnies aériennes par des gouvernements provinciaux entrave également le libre jeu des forces naturelles du marché. Je pense à l'acquisition de Québecair par le gouvernement du Québec, qui tente maintenant d'acheter également Nordair. Si le gouvernement du Québec réussissait dans cette entreprise, il dominerait environ 5 p. 100 du trafic à taux unitaire. Par ailleurs, les gouvernements fédéral et provinciaux domineraient en réalité à peu près les deux tiers du trafic passagers acheminé par des compagnies aériennes assurant des services à horaire fixe.

Les objectifs invoqués pour effectuer ces acquisitions n'ont rien de commun avec la rentabilité des compagnies aériennes. Il importe toutefois de se demander comment nous pouvons nous attendre à ce que la déréglementation stimule la concurrence entre les transporteurs privés.

Deuxièmement, j'aimerais mentionner la précarité des services aériens assurés à destination des petites collectivités éloignées. Dans ces collectivités, les services aériens à horaire fixe sont précaires parce qu'ils dépendent du maintien de la combinaison des divers types de trafic—c'est-à-dire le trafic passagers, le trafic marchandises et les messageries—de même que du maintien du trafic en provenance et à destination des collectivités desservies par chaque avion. En effet, les services aériens ne peuvent devenir rentables et ne peuvent être justifiés que si plusieurs collectivités sont desservies par un même avion. C'est une question particulièrement cruciale dans l'est de l'Arctique, où les distances entre les collectivités et les points de réapprovisionnement au sud sont beaucoup plus grandes, où les collectivités sont beaucoup plus petites et comprennent généralement quelques centaines d'habitants, et où le trafic est plutôt faible. Par exemple, notre liaison la plus achalandée est la liaison Montréal-Frobisher Bay, qui est caractérisée par un trafic moyen quotidien de seulement 25 passagers, dans les deux sens.

[Texte]

In the eastern Arctic the total absence of roads requires that all commodities be flown in. It is interesting to note that low-yield cargo occupies 70% of aircraft capacity. The entire resupply network would be jeopardized if deregulation allowed the diversion of traffic, for instance by southern operators who could fly to and within the Arctic during the brief summer months.

We are not at all opposed to competition. On the contrary. But we are saying that applications to operate new air services to small and isolated communities should be assessed by a regulatory agency based on public interest, as recommended in the Minister's white paper itself in the case of marine transport in the North. And they should be assessed as recommended by the Government of the Northwest Territories, the Northern Business Association, and the Northern Air Transport Association.

• 1545

I read in *Hansard*, Mr. Chairman, that the MP for Nunatsiag also questioned the wisdom of trying to apply to small Arctic communities the same type of deregulation that is being considered in southern Canada. The Northern Air Transport Association has made a detailed presentation before this committee. I only want to stress the fact that the air services in the eastern Arctic are even more essential, more critical, and more fragile than those in the western Arctic and in the Yukon.

The third part of this presentation, Mr. Chairman, deals with some five or six specific points contained in the white paper:

1. Acquisitions and mergers should be handled by a quasi-judicial review body rather than by the Governor in Council. This would allow review and appeal procedures in an independent forum.
2. In cases where one carrier is ready to take over a service that another carrier wants to drop, the proposed 30 to 60 day notice should be reduced, since there would be no interruption of service.
3. Provision should be made for the proposed regulatory agency to examine predatory pricing upon complaint, and not review tariff increases only.
4. The proposed independent regulatory agency replacing the CTC should be protected from direct political influence.
5. The proposed regulatory agency should have the power to initiate public hearings on its own motion, and not strictly upon request from the Minister.

[Traduction]

Toutes les marchandises dont ont besoin les collectivités de l'est de l'Arctique doivent être expédiées par air en raison de l'absence totale de routes. Il est intéressant de remarquer que le fret dont le transport rapporte peu occupe 70 p. 100 de l'espace d'un avion. L'ensemble du réseau de réapprovisionnement serait en mauvaise posture si, par suite de la déréglementation, le trafic pouvait être détourné, par exemple par des transporteurs du Sud qui pourraient assurer des services à destination de l'Arctique et dans cette région au cours des quelques mois d'été.

Nous ne nous opposons nullement à la concurrence. Au contraire. Nous soutenons cependant que les requêtes en autorisation d'exploiter de nouveaux services aériens à destination de petites collectivités éloignées devraient être évaluées par un organisme de réglementation en fonction du critère de l'intérêt public, comme le ministre l'a recommandé lui-même dans son Livre blanc dans le cas du transport maritime dans le Nord. De plus, elles devraient être évaluées de la façon qu'a recommandée l'administration des Territoires du Nord-Ouest, la *Northern Business Association* et la *Northern Air Transport Association*.

J'ai lu dans le *hansard*, monsieur le président, que le député de Nunatsiag se demandait également s'il était sage d'appliquer aux petites collectivités de l'Arctique le même type de déréglementation que l'on songe à mettre en vigueur dans le sud du Canada. La *Northern Air Transport Association* a fait un exposé fouillé devant le présent Comité. J'aimerais simplement faire ressortir le fait que les services aériens dans l'est de l'Arctique sont encore plus essentiels, plus cruciaux et plus précaires que ceux qui sont offerts dans l'ouest de l'Arctique et au Yukon.

La troisième partie de cet exposé, monsieur le président, porte sur cinq ou six points précis qui sont abordés dans le Livre blanc:

1. Les acquisitions et les fusions devraient relever d'un organisme d'examen quasi judiciaire plutôt que du gouverneur en conseil. De cette façon, les formalités d'examen et d'appel seraient confiées à un organisme indépendant.
2. Quand un transporteur est prêt à exploiter un service qu'un autre transporteur souhaite délaissier, le préavis proposé de trente à soixante jours devrait être réduit, étant donné que le service ne serait pas interrompu.
3. Il y aurait lieu de prévoir une disposition selon laquelle l'organisme de réglementation proposé serait tenu d'enquêter quand des plaintes sont portées à l'égard de compagnies qui fixeraient des prix abusifs, et non pas seulement d'examiner les majorations de tarifs.
4. L'organisme de réglementation indépendant proposé qui remplacerait la société devrait être protégé de toute influence directe de nature politique.
5. L'organisme de réglementation proposé devrait être habilité à organiser des audiences publiques de son propre chef, et non pas strictement sur la demande du ministre.

[Text]

6. Appeal procedures should be streamlined, with specific time limits set for ruling on appeals.

In conclusion, Mr. Chairman, I would like to say that in submitting these comments to your committee our objective is to help the Minister in his efforts to encourage competition among private carriers. We strongly support the general concept of his proposed policy, and we want to help him make it a success.

Let me add that we consider Air Canada one of the best airlines in the world. Air Canada is particularly well managed, it behaves as a good corporate citizen, and it provides an excellent service at a reasonable price. We only wonder whether the role of Air Canada should not be redefined in a deregulated environment. If the Air Canada issue can be addressed and if the special needs of the northerners can be considered, then the Minister's proposed new air policy will provide Canada with one of the best air transport systems in the world.

This is the end of my formal presentation, Mr. Chairman. I am now available with my colleagues to answer questions you may have. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Prinett. The first person I have on the list is Mr. Ouellet, then Mr. Benjamin, Mr. Gray, then Mr. Hardey, Mr. Mantha, Mr. Dantzer at the moment.

Mr. Benjamin: Should Mr. Ouellet not be at the bottom of the list, since all the rest of us have put in the whole bloody day?

The Chairman: Well, okay. I saw Mr. Ouellet before we started, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am just trying to remind him that he is a member of this committee.

The Chairman: Okay. Let us get on with the questions. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I appreciate the warm welcome of my colleague from the NDP. I have been attending another committee where he was not, so I will pass along the same information to my colleagues at the other committee.

Monsieur le président, je vous remercie de m'accorder ces quelques minutes pour interroger les représentants de la compagnie Nordair et les remercier pour leur mémoire.

À la lecture de leur mémoire, je constate qu'on a beaucoup de réserves quant à la déréglementation dans le Nord. En fait, je dirais que vous êtes contre *Aller sans entraves* dans le Nord.

J'aimerais que vous élaboriez sur cette question et que vous disiez où vous mettez la ligne. En d'autres mots, vous voulez

[Translation]

6. Les formalités d'appel devraient être simplifiées et des délais précis dans lesquels une décision devrait être rendue au sujet des appels devraient être établis.

En conclusion, monsieur le président, j'aimerais ajouter que nous soumettons ces commentaires au Comité dans le but d'aider le ministre dans ses efforts en vue de stimuler la concurrence entre les transporteurs privés. Nous appuyons de tout coeur le concept général sous-tendant la politique qu'il propose et nous voulons le seconder pour que ses efforts soient récompensés.

Permettez-moi d'ajouter que, selon nous, Air Canada est l'une des meilleures compagnies aériennes au monde. Cette société est particulièrement bien administrée, elle se conduit comme un bon citoyen et elle offre un service excellent à un prix raisonnable. Nous nous demandons simplement si le rôle d'Air Canada ne devrait pas être redéfini dans le contexte de la déréglementation. Si la question du rôle d'Air Canada peut être réglée et si les besoins particuliers des habitants du nord du pays peuvent être pris en considération, il est certain que la nouvelle politique des transports aériens que propose le ministre permettra de doter le Canada de l'un des réseaux aériens les plus efficaces au monde.

J'ai maintenant terminé mon exposé, monsieur le président. Je suis disposé à répondre à vos questions ainsi que mes collègues. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Prinett. Le premier nom qui figure sur la liste est celui de M. Ouellet. Suivent M. Benjamin, M. Gray, M. Hardey, M. Mantha et M. Dantzer, pour l'instant.

M. Benjamin: Le nom de M. Ouellet ne devrait-il pas figurer à la fin de la liste, puisque nous tous qui sommes ici, à l'exception de M. Ouellet, avons peiné toute la journée?

Le président: Bien, d'accord. J'ai vu M. Ouellet avant que nous commencions nos travaux, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'essayais simplement de lui rappeler qu'il fait également partie de ce Comité.

Le président: D'accord. Passons maintenant aux questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je sais gré à mon collègue du NPD de m'accueillir aussi chaleureusement. J'ai assisté aux travaux d'un autre Comité dont il ne fait pas partie, de sorte que je transmettrai ce commentaire à mes collègues de l'autre Comité.

Mr. Chairman, I thank you for giving me the opportunity to question the Nordair spokesmen and to thank them for their brief.

Reading their brief, I find that they have a lot of restrictions about deregulating air services in northern Canada. In fact, I would say that you are against the application of *Freedom to Move* to the northern region.

I would like you to elaborate on this, and tell us where you draw the line. In other words, you want the North Sea to be

[Texte]

que le Nord soit réglementé, mais il y a nord et nord. Que voulez-vous? Où commenceriez-vous cette zone qui devrait continuer à être réglementée? Si vous aviez à tracer la ligne, où la mettriez-vous?

M. Prinnet: Monsieur le président, le ministre des Transports lui-même a reconnu, dans son Livre blanc, qu'il était nécessaire de protéger les services dans le Nord qui sont fragiles et qui risquent d'être détruits par une concurrence excessive. Il a dit, notamment dans le cas du transport maritime, qu'il voulait maintenir une forme de réglementation des permis et des tarifs. À mon avis, ce qu'il a dit dans le cas du transport maritime s'applique aussi bien dans le cas du transport par avion.

Je pense que le souci du ministre vient de l'expérience qu'on a eue aux États-Unis lorsqu'on a vu disparaître des quantités de services aériens desservant de petites villes bien plus considérables en population que les villes des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon dont nous parlons. Ces services aériens ont complètement disparu parce que les transporteurs se sont retirés de services qui étaient souvent difficiles et peu rentables pour aller se battre sur des marchés à haute densité. Les services du Nord, surtout dans l'est de l'Arctique, sont tout à fait essentiels parce qu'il n'y a aucune route, aucun autre moyen d'accès, sauf un ou deux bateaux qui se fraient péniblement un chemin parmi les glaces pendant quelques semaines très brèves durant l'été. Il n'y a aucun autre moyen d'accès à ces communautés de l'Arctique de l'Est.

Dans l'Ouest, c'est complètement différent. L'Ouest est caractérisé par une population bien plus dense. Par exemple, il y a 10,000 habitants à Yellowknife et 15,000 habitants à Whitehorse, et il y a tout un réseau de routes qui permet au fret de circuler par voie de surface. Alors, il est essentiel de maintenir ces services dans l'Est. Ce qui risque d'arriver, c'est que des transporteurs viennent s'accaparer le trafic à rendement élevé, par exemple le trafic d'affaires ou le trafic à haute densité, pendant les mois d'été et disparaissent alors qu'il faut continuer à ravitailler les communautés pendant les mois de janvier et de février dans des conditions extrêmement difficiles.

En ce qui concerne la limite de ces territoires, je crois qu'il faudrait tracer...

The Chairman: Excuse me. Yes, that is what I think the question is, and that is what I hope you are coming to because we have to speed this up.

Where is the north and where is the south? As you know, we have had a witness in here already and some other evidence as to where their suggested division is, and I thought that was the drift of Mr. Ouellet's question, Mr. Prinnet. Could we have that?

M. Prinnet: La question de la limite entre le Nord et le Sud est très difficile, mais on devrait tenir compte du réseau routier et de la taille des villes. On a considéré le 50^e ou...

The Chairman: Forgetting all the difficulties, do you have a latitude or a longitude or whatever?

M. Ouellet: Quelle est votre suggestion?

[Traduction]

regulated, but there is north and north. What do you want? Where would the zone that would still be regulated begin? If you had to draw a line, where would you put it?

Mr. Prinnet: Mr. Chairman, the Minister of Transport himself recognized in his white paper the need to protect services in the north, which are fragile, and could be destroyed by excessive competition. He said that he wanted marine transportation rates and licences to continue to be regulated. I feel that what he said about marine transportation also applies to air transport.

I think that the Minister's concerns are the result of what happened in the United States, where air service to many small cities has disappeared. The population of these cities is much greater than the population of the cities in the Northwest and the Yukon, that we were referring to earlier. Air service is completely disappeared because carriers withdrew service from difficult or unprofitable markets to go and compete in high density markets. Service in the north, and particularly in the eastern Arctic, is absolutely essential, because there is no other access route or means of access except for two boats which labouriously wend their way through the ice for a few short weeks during the summer. There is no other access to eastern Arctic communities.

In the western Arctic, it is completely different. It has a much denser population. There are, for example, 10,000 people living in Yellowknife and 15,000 in Whitehorse, and there is a network of roads that can be used for the surface transportation of freight. It is therefore essential that services in the eastern Arctic be maintained. What may happen is that carriers will take over the high yield traffic—business traffic, for example, or high density traffic—during the summer months and will then disappear when the time comes to supply communities in January and February under extremely difficult conditions.

As for drawing a line to mark out these areas, I think that we would have to essentially...

Le président: Excusez-moi. Vous semblez en être arrivé à la question qu'on vous a posée. J'espère que vous y répondrez tout de suite, car il va falloir accélérer un peu.

Où se trouvent le nord et le sud? Comme vous le savez, nous avons déjà entendu un témoin, et il y en a d'autres qui se sont prononcés là-dessus. C'est cela que M. Ouellet voulait savoir. Voulez-vous lui répondre?

Mr. Prinnet: It would be very hard to draw a line between the north and the south, but we would have to take into account the road network and the size of the various cities. We considered the 50th parallel or...

Le président: Oublions toutes les difficultés. Pouvez-vous proposer un degré de latitude ou de longitude?

Mr. Ouellet: What do you suggest?

[Text]

The Chairman: Was it the 50th or the 60th or what?

M. Prinett: La limite est différente à l'est et à l'ouest, monsieur le président, d'où la difficulté que j'ai. La toundra et les petites communautés dans l'Est s'étendent très loin au sud. Dans l'Ouest, les villes sont beaucoup plus importantes, jusqu'à des latitudes très élevées. Alors, on ne peut pas parler du 50^e parallèle. Il faudrait considérer une limite qui aille peut-être de l'embouchure de la vallée du Mackenzie jusqu'en bas de la baie d'Hudson, le long de la limite de la forêt, par exemple. Dans l'Ouest, dans la vallée du Mackenzie, il y a des villes comme Fort Simpson, Norman Wells, jusqu'à Inuvik dans le Delta; il y a, surtout dans le Yukon, des villes très importantes et d'accès relativement facile par la route. Par contre, dans le nord du Québec, les villes et villages sont extrêmement petits et il n'y a aucun autre moyen d'accès. Il faudrait donc considérer une limite en biais, peut-être le long de la limite des arbres.

• 1555

M. Ouellet: En ce qui concerne les acquisitions et les fusions, vous suggérez qu'il y ait une instance quasi judiciaire qui permette des procédures d'appel. Vous ne semblez pas souhaiter que la décision soit prise par le gouverneur en conseil. Vous recommandez plutôt qu'elle soit prise par une instance quasi judiciaire, mais où l'appel ira-t-il? À une autre instance quasi judiciaire ou au gouverneur en conseil?

M. Prinett: On peut prévoir l'un ou l'autre, monsieur le président.

M. Ouellet: Que suggérez-vous au juste? Votre recommandation n'est pas claire.

M. Prinett: Tout ce que nous suggérons, c'est qu'on établisse une procédure qui permette d'aller en appel en deuxième instance. Si on va directement au gouverneur en conseil, il sera difficile de faire des représentations et on ne pourra plus aller en appel. On n'aura qu'une seule décision qui dépendra du gouverneur en conseil et qu'on ne pourra jamais faire modifier.

M. Ouellet: Est-ce que l'organisme prévu pour remplacer la Commission canadienne des transports vous semble adéquat? Je constate, en lisant vos suggestions et commentaires aux pages 3 et 4 de votre exposé sommaire, qu'il y a un certain nombre d'irritants dans ce qui est projeté. À la rigueur, pensez-vous qu'il vaudrait mieux modifier là où il le faut la Commission canadienne des transports plutôt que créer un nouvel animal difficilement contrôlable?

M. Prinett: Monsieur le président, je peux difficilement faire des commentaires sur les mérites d'une agence différente de la Commission canadienne des transports.

Nous savons par expérience que le processus qui impliquait la Commission canadienne des transports dans l'émission de permis et surtout dans l'établissement de tarifs était extrêmement lourd et pénible. Parfois il a fallu jusqu'à six mois de discussions avec la Commission canadienne des transports pour obtenir l'autorisation d'offrir une réduction de tarif très modeste. Ce processus devrait être simplifié. Je ne suis pas en mesure, monsieur le président, de vous recommander de constituer une nouvelle entité ou de simplifier les procédures

[Translation]

Le président: Le 50^e, le 60^e, ou quoi?

Mr. Prinett: The problem I have, Mr. Chairman, is that it differs according to whether you are in the eastern or western Arctic. The tundra and the small communities of eastern Arctic stretch quite far south. In the western Arctic, you find much larger cities at very northerly latitudes. So you cannot talk about the 50th parallel. We would have to consider a line that goes from the mouth of the Mackenzie River to the bottom of Hudson's Bay, along the treeline, for example. In the western Arctic, in the Mackenzie Valley, there are cities like Fort Simpson, Norman Wells, all the way to Inuvik in the Delta. There are, especially in the Yukon, very large cities which are fairly easily accessible by road. In northern Quebec, on the other hand, the towns and villages are extremely small and there is no other access. We would have to consider a diagonal line, perhaps following the tree line.

Mr. Ouellet: With respect to acquisitions and mergers, you are suggesting that they be reviewed by a quasi-judicial body whose decisions would be subject to appeal. You do not seem to want the decision to be made by the Governor in Council. You are recommending instead that it be made by a quasi-judicial body, but where would the appeal be filed? With another quasi-judicial body or the Governor in Council?

Mr. Prinett: Either, Mr. Chairman.

Mr. Ouellet: What exactly are you suggesting? Your recommendation is not clear.

Mr. Prinett: All we are suggesting is that a procedure be put in place that would provide for an appeal to a higher level. If you go directly to the Governor in Council, it will be difficult to make representations and there will be no appeal mechanism. The decision would be made once and for all by the Governor in Council and could never be changed.

Mr. Ouellet: Does the body that is supposed to replace the Canadian Transport Commission seem adequate to you? I see, from reading the suggestions and comments on pages three and four of your summarized brief, that the scheme contains a certain number of irritants. Do you think that it would be better to make changes to the Canadian Transport Commission where we can, instead of creating a whole new animal that will be harder to control?

Mr. Prinett: I cannot really comment, Mr. Chairman, on the possible merits of having a completely new agency to replace the Canadian Transport Commission.

We know from experience that the licence-issuing and rate-setting procedures of the Canadian Transport Commission were extremely slow and unwieldy. It sometimes took up to six months of discussion with the Commission to get permission for a very modest rate reduction. The process should be simplified. I am not in a position, Mr. Chairman, to recommend that we create a new entity or simplify the Canadian Transport Commission's procedures. All I am recommending is that the process be simplified and that we get quick access to

[Texte]

de la Commission canadienne des transports. Tout ce que je voudrais, c'est que le processus soit simplifié et qu'on puisse avoir rapidement accès à des tarifs réduits et à de nouveaux permis, ce qui serait bénéfique pour le public.

M. Ouellet: Merci.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Prinnet, you made the statement that the dominance of Air Canada is overwhelming and comprises 60% of the domestic air transportation market. Mr. Taylor from Air Canada was in front of this committee a few days ago and said that the 60% figure is a myth because, of the total commercial air passenger traffic in Canada, which includes charters and what not, it is in reality somewhere around 38% or 40%. At different times of the year it may be as high as 48%, but not anywhere near 60%.

• 1600

You say that the position of Air Canada is reinforced by government financial assistance. When has that last happened?

It is now seven years, since 1978, since the Government of Canada told Air Canada and CN there would be no more equity capital, they have to generate their own funds, they have to go on the capital market just like anybody else. So I would like you to explain this matter of government financial assistance.

Preferential location in airports: The locations are subject to bidding under the Ministry of Transport by all the airlines or the automobile rental companies, concessionaires and what not. They bid for locations.

I have to add to my question that it seems to me, Mr. Prinnet, that you are sort of biting the hand that kept you surviving. I do not think it was Air Canada's idea to acquire an interest in Nordair. I think it was on the orders of the national government or you would have been out of business. I find it passing strange that you are now down here kicking Air Canada around.

I will stop there, but I have some more.

Mr. Forrestall: You can ask me that question.

The Chairman: I hope, Mr. Prinnet, you can sort out where the questions were and where the editorial comment was and answer the questions.

Mr. Prinnet: Mr. Chairman, we are not at all kicking Air Canada; on the contrary. We have competed strongly, but in a friendly fashion, with Air Canada and, as I explained to you earlier, we have a lot of respect and admiration for what Air Canada is and its management group and the way it operates. There was no criticism of Air Canada at all in my presentation.

[Traduction]

rate reductions and new licences, which will be beneficial to the public.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Vous avez parlé, monsieur Prinnet, de l'incontestable prédominance d'Air Canada et du fait que sa part du marché intérieur s'élève à 60 p. 100. Le président d'Air Canada, M. Taylor, a comparu devant le Comité il y a quelques jours. Il a dit que ce chiffre de 60 p. 100 a été inventé de toute pièce et que sa part du marché intérieur des services de transport et de passagers, ce qui comprend les vols nolisés et tout le reste, s'élève en réalité à 38, ou à 40 p. 100. À certaines époques de l'année, elle peut atteindre 48 p. 100, mais elle ne s'approchera jamais de 60 p. 100.

Vous dites que la situation d'Air Canada est fondée sur l'aide financière du gouvernement. Quand cela s'est-il produit dernièrement?

Il y a maintenant sept ans, en 1978, que le gouvernement du Canada a dit à Air Canada et au CN qu'il ne participerait plus à leur actif, que ces sociétés devaient acquérir elles-mêmes les fonds nécessaires sur les marchés de capitaux comme le font les autres sociétés. J'aimerais donc que vous expliquiez cette question d'aide financière du gouvernement.

Pour ce qui est de l'emplacement préférentiel dans les aéroports, l'emplacement fait l'objet d'offres présentées au ministère des Transports par toutes les sociétés aériennes, les entreprises de location d'automobiles, les concessionnaires, et ainsi de suite. Tous doivent soumissionner.

Je dois ajouter, monsieur Prinnet, que vous me semblez très ingrat à l'égard de la société qui vous a permis de survivre. Je ne crois pas que l'idée d'acquérir une part de Nordair est celle d'Air Canada. À mon avis, il s'agit d'une décision du gouvernement du Canada, sans quoi vous auriez mis fin à vos activités. Je trouve assez étrange que vous vous en preniez maintenant à Air Canada.

Je vais m'arrêter ici, mais j'ai autre chose à dire.

M. Forrestall: Vous pouvez me poser cette question.

Le président: J'espère, monsieur Prinnet, que vous pouvez distinguer les questions des remarques afin d'y répondre.

M. Prinnet: Monsieur le président, nous ne critiquons pas du tout Air Canada, bien au contraire. Nous avons fait une vive concurrence, bien que loyale, à Air Canada et, comme je l'expliquais plus tôt, nous avons beaucoup de respect et d'admiration pour ce qu'Air Canada représente, pour ses directeurs et pour ses activités. Mon mémoire ne contient aucune critique d'Air Canada.

[Text]

We are saying that in a deregulated environment it seems to us difficult to expect that the so-called natural forces of the marketplace will define the product and the price when on the one hand you have a giant the size of Air Canada which has evolved over the years. There is nothing that you or I or even the Minister can do about that. It is a fact of life. That is the way it is now. It is difficult to imagine how small private enterprise can compete against a dominant carrier of the size of Air Canada.

Reference was made to the 60% market share of Air Canada. We are trying to compare apples to apples. We are dealing with unit toll scheduled services with jet aircraft within Canada, and if you look at the number of passengers carried by the main carriers using jet aircraft within Canada and the Air Canada share then we find that this Air Canada share is approximately 60%.

If you combine all kinds of other traffic which is of a different nature—for instance, charter traffic, domestic charter traffic—you may find a smaller share by Air Canada because you throw in discretionary income type traffic, holiday type traffic carried by people like Wardair for instance, and that reduces the Air Canada share to maybe 50% or thereabouts. The 40% or 38% mentioned by Air Canada has to deal with capacity offered and I have no idea how they arrived at that number.

Another question dealt with government assistance. The last government assistance was indeed in 1978 when the Air Canada debt was restructured. But at that time the debt:equity ratio of Air Canada was in the neighbourhood of 50:50. The debt portion has increased over the years to a ratio of approximately 72:28, and that means Air Canada needs new equity. We are saying that Air Canada should go to the marketplace to raise this equity rather than go back to the government now and ask for some more money because it would be perceived as a privilege that is not available to other airlines.

• 1603

When we talk about preferential locations at airports and the bidding process, the fact of life is that Air Canada in all the airports has the best locations. And that has been there ever since I can remember. I do not know how Air Canada obtained those locations, but Air Canada operates Terminal 2 in Toronto, for instance, and that terminal is not really available to other carriers except under Air Canada's conditions. They will do the handling of the passengers with Air Canada agents, for instance, which is not acceptable to private carriers who would have no control over the routing of passengers.

I think this answers the question, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman, I think the witness has covered the points I made except the recent acquisition of interest in Air Ontario by Air Canada.

Mr. Taylor informed us that they were willing to accrue 24%, another private carrier accrue 24% and that the majority

[Translation]

Nous signalons seulement qu'il nous est difficile de croire que, par suite de la déréglementation, le jeu naturel des forces du marché permettra de déterminer la nature du produit et les prix lorsqu'il existe une société de l'envergure d'Air Canada qui a évolué avec le temps. Ni le Ministre, ni vous ni moi n'y pouvons rien. C'est un fait. La réalité actuelle est ainsi. Il est difficile de concevoir qu'une petite entreprise privée puisse concurrencer un transporteur dominant comme Air Canada.

Nous avons signalé qu'Air Canada détient 60 p. 100 du marché. Nous tentons de confronter des choses comparables. Nous parlons des tarifs unitaires pour des vols réguliers par avions à réaction au Canada et, si vous examinez le nombre de passagers qui utilisent les services des principaux transporteurs au Canada par rapport à ceux qui prennent les vols d'Air Canada, vous constatez que la part du marché d'Air Canada est d'environ 60 p. 100.

Si vous examinez l'ensemble des différents types de trafic—par exemple, les vols nolisés, les vols nolisés intérieurs—vous constaterez peut-être une baisse de la part d'Air Canada parce que vous tenez compte des vols qui sont fonction de budgets, des vols de vacanciers qui sont assurés par des sociétés telles que Wardair et qui réduisent la part d'Air Canada à environ 50 p. 100. Les 40 p. 100 ou 38 p. 100 dont Air Canada fait état correspondent à la capacité offerte et je ne saurais vous dire comment ces résultats ont été obtenus.

Il a aussi été question de l'aide gouvernementale. C'est effectivement en 1978 que cela s'est produit pour la dernière fois lorsque la dette d'Air Canada a été restructurée. À cette époque, toutefois, le ratio d'endettement d'Air Canada était de l'ordre de 50:50. La dette s'est accrue au cours des années de sorte que le ratio est maintenant de 72:28; ce qui signifie qu'Air Canada a besoin de fonds. Nous sommes d'avis qu'Air Canada devrait avoir recours aux marchés financiers plutôt que de demander l'aide financière du gouvernement parce que cette façon de procéder serait considérée comme un privilège que n'ont pas les autres sociétés aériennes.

Pour ce qui est des emplacements préférentiels dans les aéroports et du processus de soumission, le fait est qu'Air Canada est le mieux situé dans toutes les aéroports. Et il en est ainsi depuis aussi longtemps que je m'en souviens. Je ne sais pas comment Air Canada a réussi à obtenir ces emplacements mais à Toronto, par exemple, ses comptoirs se trouvent dans l'aéroport n° 2 et les autres transporteurs n'y ont pas droit sauf s'ils acceptent les conditions d'Air Canada. Par exemple, l'enregistrement des passagers sera assuré par les agents d'Air Canada, ce qui n'est pas acceptable aux transporteurs privés qui ne pourraient pas voir aux itinéraires des passagers.

Je crois avoir répondu aux questions, monsieur le président.

M. Benjamin: En effet, monsieur le président, je crois que le témoin m'a renseigné sur tous les points sauf celui de l'acquisition récente d'une part d'Air Ontario par Air Canada.

M. Taylor nous a informés qu'ils étaient disposés à acquérir 24 p. 100, tandis qu'un autre transporteur privé aurait 24 p.

[Texte]

interest would still reside with Air Canada only for feeder-line operations and scratching one another's back. What is your objection to that?

Mr. Prinett: We have no objection to the acquisition of a quarter of the Air Ontario shares by Pacific Western Airline, but we object to the acquisition of 24% or 25% of the Air Ontario shares by a Crown corporation which is already dominant in the country at a time when the government itself is stating that its objective is to privatize Crown corporations. What we are seeing is exactly the reverse. Rather than privatizing Crown corporations, the government now is letting Air Canada acquire private enterprise. We have some difficulty with that, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the witness: Do you agree that any investor is entitled to an opportunity to earn a return on his or her investment as a matter of general principle?

Mr. Prinett: Mr. Chairman, I agree with this general principle, yes.

Mr. Benjamin: All right. Since the taxpayers of Canada, who are investors and have invested hundreds of millions of dollars and for many years, in the case of Air Canada, for example, suffered losses; the investors got no return. But the investors provided the capital to build up the routes. The private sector refused to come in. The taxpayers of Canada made the investment, built up the routes, established the infrastructure, got everything going well, and as soon as they started to make some money and send a return on the investment to the Government of Canada on behalf of the taxpayers, then people like you come around and say, That is not fair, that is a Crown corporation; we want a piece of the action.

Now, where the hell were you when the people, the travelling public of Canada needed you? It was the taxpayers who had to put up the money. Why are they not entitled to a return on their investment just like any other investor?

The Chairman: That is a rhetorical debating point.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you and I had better settle this once and for all. We are on the philosophy and the principle—

The Chairman: Well, you are always on the philosophy of something...

Mr. Benjamin: Well, that is what this is all about.

The Chairman: —but not necessarily *Freedom to Move*.

Mr. Benjamin: That is what it is all about.

The Chairman: And your premise of the question is so loaded with holes that it is not fair to the witness, Mr. Benjamin. You talk about your recapitalization of Air Canada in 1978...

[Traduction]

100 et qu'Air Canada détiendrait les intérêts majoritaires pour les routes secondaires seulement et pour se venir en aide mutuellement. Avez-vous des objections à cela?

M. Prinett: Nous ne voyons aucun inconvénient à l'acquisition d'un quart des parts d'Air Ontario par *Pacific Western Airline*, mais nous nous opposons à l'acquisition de 24 p. 100 ou 25 p. 100 des actions d'Air Ontario par une société de la Couronne qui prédomine déjà sur le marché, tandis que le gouvernement a annoncé son intention de privatiser les sociétés de la Couronne. C'est exactement l'inverse qui se produit. Au lieu de privatiser les sociétés de la Couronne, le gouvernement permet maintenant à Air Canada d'acquérir une part d'une entreprise privée. Nous ne comprenons pas très bien, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander ceci au témoin: convenez-vous qu'un investisseur puisse, en principe, avoir le droit de profiter d'une occasion d'obtenir un rendement pour son investissement?

M. Prinett: Oui, monsieur le président, je suis d'accord avec ce principe.

M. Benjamin: Bien. Les contribuables canadiens sont des investisseurs qui ont investi des centaines de milliers de dollars et ont subi des pertes durant de nombreuses années, dans le cas d'Air Canada, par exemple. Ces investisseurs n'ont obtenu aucun rendement. Mais ce sont eux qui ont fourni les fonds pour la création des routes. Le secteur privé a refusé de participer. Les contribuables du Canada ont investi l'argent qui a servi à la création des routes, à la mise en place de l'infrastructure et au bon fonctionnement de la société et dès qu'elle a commencé à fournir au gouvernement du Canada, au nom des contribuables, un rendement sur les sommes investies, les gens comme vous se plaignent d'injustice parce qu'il s'agit d'une société de la Couronne et vous voulez avoir une part du gâteau.

Où étiez-vous donc lorsque les citoyens, les voyageurs du Canada ont eu besoin de vous? Les fonds nécessaires ont été fournis par les contribuables. Pourquoi n'ont-ils pas droit à un rendement pour les sommes investies, comme les autres investisseurs?

Le président: C'est une question de pure forme.

M. Benjamin: Monsieur le président, il nous faut régler cette question une fois pour toutes. Il est question de la philosophie et du principe...

Le président: Vous discutez toujours de la philosophie de quelque chose...

M. Benjamin: C'est justement de cela dont il s'agit.

Le président: ... mais pas nécessairement d'*Aller sans entraves*.

M. Benjamin: C'est de cela dont il s'agit.

Le président: Et les hypothèses qui sous-tendent votre question sont si boiteuses que ce n'est pas juste pour le témoin, monsieur Benjamin. Vous parlez des nouvelles méthodes de financement d'Air Canada en 1978...

[Text]

Mr. Benjamin: I am going according to the book in making my remarks and, Mr. Chairman, you have no business butting in.

The Chairman: I have business butting in when your question is so vague and obtuse that it does not give the witness a fair chance to answer.

Mr. Benjamin: That may be your opinion, but that is not the question.

The Chairman: That is my opinion. And as chairman, I will ask the members of the committee to sustain it, if we ever come to that point, Mr. Benjamin.

I have been most liberal, progressive and non-conservative in the ambit of your questions, but we are trying to run, not a railway but a committee on transportation, and I have been very flexible. But sometimes your questions actually strain my credulity.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I choose to use up my allotted time in a matter of statement, comment . . .

The Chairman: Well, then, I am going to tell the witness . . .

Mr. Benjamin: —opinion, surely that is my concern as to how I use my time . . .

The Chairman: That is correct . . .

Mr. Benjamin: —and as long as I stick to *Freedom to Move* and the philosophy and principle behind it, which is what we are dealing with, I can ask philosophical questions of principle . . .

• 1610

The Chairman: Then I will warn the witness that it is your editorial comment, that he does not have to answer, and we will go on to another witness.

Mr. Benjamin: Well, he does not have to answer anyway. He does not need any advice from you.

The Chairman: I must say that I thought he was better at answering that first question of yours than I could have, because he picked out the four questions in the whole editorial comment.

Mr. Benjamin: Exactly. You were not paying attention.

The Chairman: I lost you . . .

Mr. Benjamin: Well, that figures.

The Chairman: —with deliberation.

Do you want to put your question again, Mr. Benjamin?

Some hon. members: No. Please, please!

Mr. Benjamin: No. I might have to for your benefit, but I do not think I have to for the benefit of the witness.

What is wrong with the taxpayers of Canada getting return on their investment?

The Chairman: Good God, every time they fly Air Canada they get a return.

[Translation]

M. Benjamin: Je formule mes remarques suivant les règles et, monsieur le président, vous n'avez pas le droit d'intervenir.

Le président: J'ai le droit d'intervenir lorsque votre question est tellement vague et embrouillée qu'il devient difficile au témoin d'y répondre.

M. Benjamin: C'est peut-être votre avis mais ce n'est pas là la question.

Le président: C'est effectivement mon avis et, en qualité de président, je demanderai aux membres du Comité de m'appuyer si nous en venons à cela, monsieur Benjamin.

J'ai fait preuve d'une grande souplesse et de beaucoup d'ouverture d'esprit en ce qui concerne la nature de vos questions mais nous sommes ici un Comité réuni pour discuter des transports, et je vous ai donné une très grande latitude. Parfois, j'ai vraiment peine à croire vos questions.

M. Benjamin: Monsieur le président, si je choisis d'utiliser le temps qui m'est alloué pour formuler une déclaration ou un commentaire . . .

Le président: Eh bien, je dirai au témoin . . .

M. Benjamin: . . . une opinion, j'ai sûrement le droit d'utiliser le temps qui m'est alloué . . .

Le président: En effet . . .

M. Benjamin: . . . et tant que je ne m'éloigne pas d'*Aller sans entraves* et de la philosophie et des principes qui sous-tendent ce document, qui est l'objet de nos délibérations, je peux poser des questions de principes philosophiques . . .

Le président: Je vais donc prévenir le témoin que c'est là votre commentaire, qu'il n'a pas à répondre et nous passons à un autre témoin.

M. Benjamin: Eh bien, il n'a pas à répondre de toute façon. Il n'a pas besoin de votre avis.

Le président: Je dois dire que je pense qu'il répondait mieux à votre première question que je ne l'aurais pu, lorsqu'il a repéré les quatre questions dans tout votre commentaire.

M. Benjamin: Exactement. Vous ne faisiez pas attention.

Le président: Je vous ai perdu . . .

M. Benjamin: Je le crois.

Le président: . . . délibérément.

Voulez-vous reposer votre question, M. Benjamin?

Des voix: Non. S.V.P!

M. Benjamin: Non. Je devrais peut-être le faire pour vous, mais je ne pense pas que je devrais le faire pour le témoin.

Qu'y a-t-il de mal à ce que les contribuables du Canada obtiennent un rendement sur leur investissement?

Le président: Bon Dieu, chaque fois qu'ils prennent Air Canada, ils obtiennent une ristourne.

[Texte]

Mr. Prinett: Mr. Chairman, I mentioned in my presentation that there was indeed a role for the government to put together a strong, viable, healthy, scheduled network across southern Canada in the beginning. But we have achieved those objectives now, and this is why I am saying that maybe the role of Air Canada should be redefined, because we no longer require the government to handle something that private enterprise, as recommended by the Minister himself, could handle also.

Now, with respect to the return on the investment for the shareholders, let me suggest that if private enterprise were to operate viable routes across southern Canada, then they would pay taxes which would end up back in circulation, and that is a form of return on the taxpayers' investment.

Mr. Benjamin: How do you recover the investment of the taxpayers? What do you do, just write off Air Canada, shove it aside, give them a very minor role and let the taxpayers be stuck with the bill? Is that what you are saying?

Mr. Prinett: No. The taxpayers would not be assets or routes can be disposed of at considerable profit, and that would take care of the taxpayers' side of the equation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a final question for the first round.

You mentioned the Central Travel Service which all MPs and many others have to use—or rather do not have to, but we do. In all my experience around here I have never had any problem through Central Travel Service getting reservations and tickets for Nordair, Quebecair, PWA—any damned way I want to go.

Now the Central Travel Agency, which is operated by Air Canada . . . why does not Nordair, or CP Air, or a combination of a bunch of you, offer to take over and operate the Central Travel Service? What are you complaining about? We have complete open access to all schedules and reservations, for every airline in Canada.

Mr. Prinett: Mr. Chairman, this is the theory; in practice the Central Travel Service is operated by Air Canada as an Air Canada reservation centre with Air Canada agents dressed in Air Canada uniforms and using the Air Canada reservation system, and we are not getting our fair share of traffic which is naturally directed by the Air Canada agent towards Air Canada. We have innumerable examples of cases where people were directed to Air Canada flights when the Nordair flights were just as well available at better fares, and that is occurring for instance now.

We have innumerable examples of government employees who specifically tried to get on Nordair and called the CTS office—the Air Canada offices—and they could not get access to Nordair services. They were told that they were expected to fly on Air Canada. We had recent examples, several of them in

[Traduction]

M. Prinett: Monsieur le président, j'ai mentionné dans mon exposé que l'État avait en effet un rôle à jouer dans la constitution d'un réseau régulier fort, rentable et sain dans tout le sud du Canada au début. Mais nous avons maintenant réalisé ces objectifs et c'est pourquoi je dis que peut-être le rôle d'Air Canada devrait être redéfini, parce que nous n'avons plus besoin de l'État pour s'occuper de quelque chose dont l'entreprise privée, comme le recommande le ministre lui-même, pourrait s'occuper aussi.

Maintenant, au sujet du rendement de l'investissement des actionnaires, je me permets de dire que si l'entreprise privée devait exploiter des itinéraires rentables dans l'ensemble du sud du Canada, elle paierait des impôts qui se retrouveraient en circulation et c'est là une forme de rendement de l'investissement des contribuables.

M. Benjamin: Comment récupérez-vous l'investissement des contribuables? Que faites-vous, est-ce que vous faites une croix sur Air Canada, la mettez de côté, lui donnez un rôle très mineur et laissez aux contribuables la facture? Est-ce ce que vous dites?

M. Prinett: Non. Les contribuables ne se retrouveraient pas avec la facture. Certains des actifs ou des itinéraires d'Air Canada peuvent être vendus à un profit considérable et cela résoudrait le côté de l'équation de contribuables.

M. Benjamin: Monsieur le président, une dernière question dans la première série.

Vous avez mentionné le Service central des voyages que tous les députés et de nombreux autres peuvent utiliser - ou plutôt n'ont pas utilisé, mais nous le faisons. Dans toute mon expérience ici, je n'ai jamais eu de problèmes par le Service central des voyages à obtenir des réservations et des billets pour Nordair, Québecair, PWA, où que ce soit que je veuille aller.

Maintenant, l'Agence centrale de voyages, qui est exploitée par Air Canada . . . pourquoi Nordair ou CP Air ou une combinaison de vos compagnies, n'offrent-elles pas de prendre les choses en main et d'exploiter le Service central des voyages? De quoi vous plaignez-vous? Nous avons un accès complet et ouvert à tous les horaires et à toutes les réservations, pour chaque compagnie aérienne au Canada.

M. Prinett: Monsieur le président, c'est là la théorie; en pratique, le Service central des voyages est exploité par Air Canada à titre de centre de réservations d'Air Canada avec des agents d'Air Canada portant l'uniforme d'Air Canada et utilisant le système de réservation d'Air Canada et nous n'obtenons pas notre part équitable des déplacements qui, naturellement, sont dirigés par les agents d'Air Canada vers Air Canada. Nous avons d'innombrables exemples de cas où des gens ont été dirigés sur des vols d'Air Canada lorsque les vols de Nordair étaient tout aussi disponibles à de meilleurs tarifs et c'est ce qui se passe par exemple, actuellement.

Nous avons d'innombrables exemples de fonctionnaires de l'État qui ont nommé essayé d'obtenir un vol sur Nordair, ont appelé le bureau du Service central des voyages—les bureaux d'Air Canada—et n'ont pas pu obtenir l'accès aux services de Nordair. On leur a dit qu'ils étaient censés voyager

[Text]

Toronto, just a few weeks ago. We have many examples of that situation in Ottawa.

I do not know what the solution is, but for the time being CTS is an Air Canada reservation system and, because of their loyalty to their company, the agents will naturally direct the traffic on Air Canada flights.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry, but this is now a matter of privilege for all members. At no time has Central Travel Service ever directed in . . . I phone weekly, sometimes two or three times a week about reservations. At no time have I ever been directed. In fact, I refused to fly Air Canada while the strike was on, and I had the maximum co-operation from Central Travel Service on reservations on EPA, PWA, CP Air. I think you have a straw man here and you cannot back that up. If you can, we would like to have it.

• 1615

The Chairman: That is very good. That is 15 minutes, and that is Mr. Benjamin's time on this first round. His comment at the last is very fair, but other than that, there could be a debate between the two of you. I am not going to allow a supplementary because you are coming in right after Mr. Gray, Mr. Dantzer, and I do not think it was supplementary to the last question; it was supplementary to something before.

Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Sir, in your brief, you hint strongly that Air Canada has received preferential treatment from the government and, in particular, the Minister of Transport. Would you like to substantiate that, sir?

Mr. Prinett: Yes, Mr. Chairman. I am saying this is a very normal situation. I think it is absolutely normal and just and reasonable that the government will try to support a national carrier. There is nothing wrong with that. We are not objecting to it. But we are saying that Air Canada, for instance, until 1978, by virtue of the former Air Canada Act, was given automatic access to all the routes they wanted. By law, the Canadian Transport Commission had to grant Air Canada any applications that they filed to serve any route. This was not the case to any other carrier.

I also described the dominance of Air Canada, who serve all markets and serve them very well. They do a very good job with it. Their dominance at airports, the restructure of their debt, and the fact that they can operate their own terminal in Toronto, for instance, are examples of what is a very normal and very natural process when a government operates a government airline.

[Translation]

avec Air Canada. Nous avons eu des exemples récents, plusieurs d'entre eux à Toronto, il y a juste quelques semaines. Nous avons de nombreux exemples de cette situation à Ottawa.

Je ne sais pas qu'elle est la solution, mais pour l'instant, le Service central des voyages est un système de réservation d'Air Canada et, à cause de leur loyauté à leur compagnie, les agents dirigeront naturellement les demandes vers les vols d'Air Canada.

M. Benjamin: Monsieur le président, je regrette, mais c'est maintenant une question de privilège pour tous les députés. À aucun moment le Service central des voyages n'a jamais dirigé . . . Je téléphone toutes les semaines, parfois deux ou trois fois par semaine pour les réservations. Je n'ai jamais été dirigé. En fait, j'ai refusé de prendre Air Canada parce qu'il y avait une grève et j'ai eu la plus grande collaboration de Service central des voyages pour les réservations sur EPA, PWA, CP Air. Je pense que vous avez ici un homme de paille et vous ne pouvez pas confirmer cela. Si vous le pouvez, nous aimerions que vous le fassiez.

Le président: C'est très bien. Quinze minutes se sont écoulées et c'est là le temps de M. Benjamin pour la première série. Son commentaire à la fin est très équitable, mais à part ça, il pourrait y avoir un débat entre vous deux. Je ne vais pas permettre de questions complémentaires parce que vous venez immédiatement après M. Gray, M. Dantzer, et je ne crois pas qu'il s'agissait d'une question complémentaire par rapport à la dernière; elle était complémentaire par rapport à quelque chose avant.

Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Monsieur, dans votre mémoire, vous laissez fortement entendre qu'Air Canada a reçu un traitement de faveur de l'État et, en particulier, du ministre des Transports. Voudriez-vous étayer cela, monsieur?

M. Prinett: Oui, monsieur le président. Je dis que c'est là une situation très normale. Je pense qu'il est absolument normal et juste et raisonnable que l'État essaie d'appuyer un transporteur national. Il n'y a rien de mal à cela. Nous ne nous y opposons pas. Mais nous disons qu'Air Canada, par exemple, jusqu'en 1978, en vertu de l'ancienne loi constituant Air Canada, avait automatiquement accès à tous les itinéraires qu'elle voulait. En vertu de la loi, la Commission canadienne des transports devait accorder à Air Canada toute demande que celle-ci présentait pour desservir n'importe quel itinéraire. Ce n'était le cas d'aucun autre transporteur.

J'ai aussi décrit la domination d'Air Canada, qui dessert tous les marchés et les dessert très bien. Elle fait un très bon travail. Sa domination dans les aéroports, la structure de sa dette et le fait qu'elle peut exploiter son propre terminal à Toronto, par exemple, sont des exemples d'un processus très normal et très naturel lorsqu'un État exploite une compagnie aérienne d'État.

[Texte]

The Chairman: Do you include bilaterals in that?

Mr. Prinett: Also in the case of bilateral agreements, a lot of the deep-penetration routes into the U.S. were automatically granted to Air Canada and were not, in practice, available to other carriers such as Nordair. I also mentioned the government traffic, which is naturally routed through the government airline.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): To carry that a little further, sir, with the regulatory agency, you are then suggesting that if the Minister of Transport has direct input into it that will be political influence?

Mr. Prinett: This is one of our concerns, Mr. Chairman. We would like to make sure that, whatever form this regulatory agency takes, it is sheltered from direct political influence. The way the CTC was operating—and I think it was a very good system—the operation of the CTC was very difficult and slow and somewhat inefficient, and this is what we complain about. That certainly can be resolved either by streamlining the CTC or by setting up a somewhat similar agency, but for stability, we feel that agency should be sheltered from direct political influence, yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we go to the question of the recent offers made to Nordair by both Quebecair and CP, I assume from your brief that you say you are not attacking Air Canada, but you talk continually of their dominance. Quebecair is government owned. CP is trying to become a national carrier. Are you not contradicting yourself if you consider a CP offer or a Quebec government offer?

Mr. Prinett: I think this is one of the results of the dominance of Air Canada. In order to survive, the regional carriers or even the national carriers have to join forces because of the dominance of Air Canada. This is one of the results of this dominance, and rather than having a series of regional carriers, we may end up with two or three giant national carriers. There is no contradiction in that. We have a very dominant carrier on the one side and a series of small carriers on the other who are trying to survive and who feel they have to join forces in order to survive.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Are you saying, sir, at the same time that, as you mentioned, if Air Canada should withdraw from the scene, a national carrier such as CP would back out and give the smaller carriers a better opportunity?

[Traduction]

Le président: Est-ce que vous incluez les accords bilatéraux là-dedans?

M. Prinett: Aussi dans le cas des accords bilatéraux, beaucoup d'itinéraires à forte pénétration aux États-Unis ont été automatiquement accordés à Air Canada et, en pratique, n'ont pas été mis à la disposition des autres transporteurs comme Nordair. J'ai aussi mentionné la clientèle de l'État, qui est naturellement dirigée vers la compagnie aérienne d'État.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour pousser la question un peu plus loin, monsieur, au sujet de l'organisme de réglementation, vous laissez donc entendre que si le ministre des Transports a un mot direct à dire dans cela, c'est de l'influence politique?

M. Prinett: C'est l'une de mes préoccupations monsieur le président. Nous aimerions nous assurer que, quelle que soit la forme que prenne cet organisme de réglementation, il soit protégé de l'influence politique directe. La manière dont fonctionnait la CCT—et je pense que c'était un très bon système—le fonctionnement de la CCT était très difficile et lent et relativement inefficace et c'est ce dont nous nous sommes plaints. Ce problème peut certainement être résolu soit par un dégraissage de la CCT ou par l'établissement d'un organisme relativement semblable mais, pour des raisons de stabilité, nous considérons que l'organisme devrait être protégé de l'influence politique directe, en effet.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si nous passons à la question des offres récentes faites à Nordair tant par Québecair que par CP, je suppose en lisant votre mémoire que vous dites que vous n'attaquez pas Air Canada, mais vous parlez continuellement de sa domination. Québecair est une société d'État. CP Air essaie de devenir un transporteur national. Est-ce que vous ne vous contredisez pas si vous considérez une offre de CP ou une offre du gouvernement du Québec?

M. Prinett: Je pense que c'est l'un des résultats de la domination d'Air Canada. Afin de survivre, les transporteurs régionaux ou même les transporteurs nationaux doivent joindre leurs forces à cause de la domination d'Air Canada. C'est l'un des résultats de cette domination et plutôt que d'avoir une série de transporteurs régionaux, nous pouvons nous retrouver avec deux ou trois transporteurs nationaux géants. Il n'y a là aucune contradiction. Nous avons un transporteur très dominant d'un côté et une série de petits transporteurs de l'autre qui essaient de survivre et qui considèrent qu'ils doivent joindre leurs forces afin de survivre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dites-vous, monsieur, en même temps que, comme vous l'avez mentionné, si Air Canada devait se retirer de la scène, un transporteur national comme CP se retirerait et donnerait aux petits transporteurs une meilleure possibilité?

• 1620

Mr. Prinett: Mr. Chairman, we are not suggesting that Air Canada should withdraw from the scene. We simply say that some of the local and regional routes which are currently operated by Air Canada should be handed over to private

M. Prinett: Monsieur le président, nous ne disons pas qu'Air Canada devrait se retirer de la scène. Nous disons simplement que certains des itinéraires locaux et régionaux qui sont actuellement exploités par Air Canada devraient être cédés à

[Text]

enterprises who could compete freely among themselves on those local and regional routes. However, there is an essential role for Air Canada to play in Canada as a national trans-continental carrier linking the provinces together and as a flag carrier, opening Canada to the rest of the world.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): What you are saying is that CP is compelled, because of the presence of Air Canada, to become a competitor with Air Canada.

Mr. Prinett: That is correct, Mr. Chairman.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Do you not also believe, sir, deregulation will provide for more competition for the smaller carriers in the marketplace?

Mr. Prinett: Yes, I do. We support that concept and we do feel there is a good role to play for the small carriers, the local carriers, in a deregulated environment. Again, if the market is dominated by Air Canada, it is very difficult for those small operators to try to get a fair share of the market and be able to compete freely among private enterprises.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I have one final question, Mr. Chairman.

Should I assume that of the two offers made to Nordair, the CP offer should be taken more seriously since Quebecair is a government-owned body?

The Chairman: I must say, Mr. Gray, in your first question you touched on this commercial transaction in terms of the principles of the *Freedom to Move*; I think the philosophy of mergers and competition is more in order. We are not going to get into whether or not the offers... This is not the forum, as far as the chairman is concerned, as to what the... and frankly, I do not think Mr. Prinett, with all respect, is perhaps the one who should be answering questions about the viability of the respective offers for Nordair, Quebecair, CP.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I was just making the assumption on the statement that Mr. Prinett made in the beginning of his brief, that any government should not be a major competitor. It follows normally, for me, that the policy of Nordair would be to go with CP because they must compete with Air Canada and therefore, the offer from Quebec is not being considered seriously.

Mr. Prinett: It is not a matter of considering an offer seriously, Mr. Chairman. As you pointed out yourself, it is a matter for the major shareholders of Nordair—which is Innocan—CP Air, Quebecair or the SQT in Quebec to come to an agreement. We really have no say in the matter at all.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): For the part of the country I represent, sir, and with your dialogue on the north, there are other areas farther to the south which do not receive a service... or do not give a good service to the population. To use an example of the Magdalen Islands, there are certain occasions where the government, be it provincial or

[Translation]

des entreprises privées qui pourraient se faire concurrence librement sur ces itinéraires locaux et régionaux. Toutefois, Air Canada a un rôle essentiel à jouer au Canada comme transporteur transcontinental national pour relier les provinces et comme porte-drapeau pour ouvrir le Canada au reste du monde.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce que vous dites, c'est que CP est obligé, à cause de la présence d'Air Canada, de devenir un concurrent d'Air Canada.

M. Prinett: C'est exact, monsieur le président.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ne croyez-vous pas aussi, monsieur, que la déréglementation offrira plus de concurrence pour les petits transporteurs sur le marché?

M. Prinett: Oui, en effet. Nous soutenons cette notion et nous considérons que les petits transporteurs, les transporteurs locaux ont un bon rôle à jouer dans un contexte de déréglementation. Encore une fois, si le marché est dominé par Air Canada, il est très difficile pour les petits transporteurs d'essayer d'obtenir une part équitable du marché et de pouvoir faire une concurrence libre entre les entreprises privées.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'ai une dernière question, monsieur le président.

Devrais-je supposer que des deux offres faites à Nordair, l'offre de CP devrait être considérée de façon plus sérieuse étant donné que Québecair est un organisme d'État?

Le président: Je dois dire, monsieur Gray, dans votre première question, vous avez abordé cette transaction commerciale en termes de principes du document *Aller sans entraves*; je pense que la philosophie des fusions et de la concurrence est davantage notre sujet. Nous n'allons pas nous demander si les offres... Ce n'est pas le lieu, selon le président, où... et franchement, je ne pense pas que M. Prinett, avec tout le respect que je lui dois, soit peut-être celui qui devrait répondre à des questions au sujet de la rentabilité des offres respectives pour Nordair, Québecair et CP.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je faisais seulement l'hypothèse sur les déclarations que M. Prinett a faites au début de son exposé, selon lesquelles aucun gouvernement ne devrait être un concurrent important. Il s'ensuit normalement, pour moi, que la politique de Nordair serait de s'allier à CP afin de faire concurrence à Air Canada et, par conséquent, l'offre de Québec n'est pas prise au sérieux.

M. Prinett: Ce n'est pas une question de prendre une offre au sérieux, monsieur le président. Comme vous l'avez souligné vous-même, il est question que les principaux actionnaires de Nordair—c'est-à-dire Innocan—CP Air, Québecair ou la SQT au Québec en arrivent à un accord. Nous n'avons vraiment rien à dire dans cette question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour la partie du pays que je représente, monsieur, et au sujet de votre dialogue sur le Nord, il y a d'autres régions encore plus au Sud qui ne reçoivent pas de services... ou qui ne donnent pas un bon service à la population. Pour utiliser un exemple des Îles-de-la-Madeleine, il y a certains cas où l'État, qu'il soit

[Texte]

federal, must intervene to guarantee a service to the population.

Mr. Prinett: We have absolutely no difficulty with that, Mr. Chairman. It is the same concept as trying to put an airline together, such as Trans-Canada Airlines, some 30 or 40 years ago. There are areas where government support is absolutely essential, for instance, to operate social routes which are not viable and which require government subsidy. In the case of isolated communities with very little traffic, the government has to step in and help the airlines. This is quite true.

The Chairman: Fine. Thank you very much, Mr. Gray. That is very good. You are within the time limit of 10 minutes.

Just to follow-up on one of the questions, which I do not think you really answered, in terms of political interference in a regulatory agency, do you consider there to be a difference between a policy directive and policy emanating from the Minister to an agency, or do you think that is political interference? Do you not think there is a very definite role and perhaps a more realistic role as outlined in the *Freedom to Move* for a Minister to make policy directives instead of having them emanate from...? Well, the present CTC, for whatever reason, a vacuum elsewhere... They start to make policy themselves. But there is a difference between policy and political interference.

• 1625

Mr. Prinett: That is quite right, Mr. Chairman. We believe the role of the Minister is one to set the policies; the policies should indeed emanate from the Minister, and the application of those policies, those instructions from the Minister, should be left to the regulatory agency.

The Chairman: Thank you. Mr. Hardey, please.

Mr. Hardey: Thank you very much, Mr. Chairman. I have read over the brief, and there are some points I would like to go over. Just for starters, Mr. Prinett, I wanted to follow up on Mr. Benjamin's dialogue regarding a Central Travel Service; there were just one or two points. I wanted to point out to you that there is a need to keep a check on government travelling expenditures, which is covered, of course, with the workings of the Central Travel Service.

Now, would private industry undertake the same type of service if it were needed at that time? What are your comments regarding the problem of keeping these expenditures intact? It is very necessary that we have that covered. What are your feelings toward private industry in regard to this problem?

Mr. Prinett: Mr. Chairman, this record of government expenditures and this control of government travel has been a concern of the Department of Supply and Services, under which the CTS operates. You will recall that maybe six months ago the Department of Supply and Services offered

[Traduction]

provincial ou fédéral, doit intervenir pour garantir un service à la population.

M. Prinett: Cela ne nous pose absolument aucune difficulté, monsieur le président. C'est la même idée que d'essayer d'assembler une compagnie aérienne, comme *Trans-Canada Airlines*, il y a quelque trente ou quarante ans. Il y a des domaines où le soutien de l'État est absolument essentiel, par exemple, pour exploiter des itinéraires sociaux qui ne sont pas rentables et qui exigent des subventions de l'État. Dans le cas des collectivités isolées avec très peu de volume, l'État doit intervenir et aider les compagnies aériennes. C'est très vrai.

Le président: Bien. Merci beaucoup, monsieur Gray. C'est très bien. Vous vous maintenez à l'intérieur de la limite de dix minutes.

Simplement pour donner suite à l'une des questions, à laquelle vous n'avez pas répondu je pense, en termes d'ingérence politique dans un organisme de réglementation, considérez-vous qu'il y ait une différence entre une directive et une politique émanant du Ministre vers un organisme ou pensez-vous qu'il s'agisse d'ingérence politique? Ne pensez-vous pas qu'il y a un rôle bien déterminé et peut-être un rôle plus réaliste, souligné dans le document *Aller sans entraves*, selon lequel un ministre émet des directives plutôt que celles-ci proviennent de...? Mais, la CCT actuelle, pour une raison quelconque, un vide ailleurs... Ils commencent à établir des politiques eux-mêmes. Mais il y a une différence entre politiques et ingérence politique.

M. Prinett: Cela est tout à fait vrai, monsieur le président. Nous estimons que le rôle du Ministre est d'établir les politiques; les politiques doivent en effet émaner du Ministre et leur application, ainsi que celle des directives provenant du Ministre, devrait être du ressort de l'organisme de réglementation.

Le président: Merci. Monsieur Hardey, s'il vous plaît.

M. Hardey: Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai lu le mémoire et il y a quelques points que je voudrais revoir. Pour commencer, monsieur Prinett, je voulais ajouter aux propos tenus par M. Benjamin au sujet du Service central des voyages; il y a un ou deux points sur lesquels je voudrais attirer l'attention. Je voulais vous faire remarquer qu'il faut pouvoir vérifier les dépenses de déplacement des membres du gouvernement, ce qui, bien entendu, fait partie du travail du Service central des voyages.

Cela dit, le secteur privé aurait-il offert le même type de service si on le lui avait demandé à ce moment-là? Que pensez-vous de la difficulté de conserver un registre de ces dépenses? Il faut absolument que cette tâche soit accomplie. Quel est votre avis au sujet du secteur privé relativement à cette difficulté?

M. Prinett: Monsieur le président, l'enregistrement des dépenses gouvernementales et la vérification des dépenses de déplacement des membres du gouvernement ont été une source de préoccupations du ministère des Approvisionnements et Services, dont relève le SCV. Vous vous appellerez qu'il y a

[Text]

private enterprise to operate CTS. I believe a number of travel agencies of national scope are now trying to put together a system that would meet the requirements of government control of travel expenditures. The Department of Supply and Services will then choose between a bid made by Air Canada and I believe CP Air jointly on the one hand and a conglomerate of travel agencies on the other. That process is in progress, Mr. Chairman.

Mr. Hardey: You see no problem as far as covering that particular point then.

Mr. Prinett: No problem. I know a number of large travel agencies are ready to produce computer print-outs that will detail government travel by department.

Mr. Hardey: On page two you refer to overall costs are higher as a result of northern conditions. I have no problem with that particular statement. I would like to tie it in again on page three, where you refer in pricing that the alternative, user-pay pricing, would result in large disparities between fares from one network to the next. The first statement is regarding northern conditions and the operating cost differential. Now, do you have any problem in identifying the difference in costs in your operations? I would suggest it is simply a matter of arithmetic to establish just how much difference the net costs are in operating such services. Will you comment further on that? Are there any problems in identifying very accurate costs for the northern service as opposed to the southern?

Mr. Prinett: Mr. Chairman, I will identify some areas where costs are higher. The cost of fuel in . . .

Mr. Hardey: I did not mean that, Mr. Chairman. I realize there is a difference. What I am trying to find out is there always seems to be a grey area of how much difference, because there is always a conclusion that seems to be coming out of such discussions that we cannot quite grasp what the differential is. So there is always a problem in accepting the fact that in a deregulation type of thrust upfront subsidies cannot seem to be understood or cannot seem to be accepted so that competition can come into play, so that extra services to the end user would be available and there would be better on-time scheduling and things that would help the public in general. I do realize the costs are higher; what I do not understand is why we cannot grasp exactly what the cost differential is and why an up-front subsidy will not work.

[Translation]

peut-être six mois, le ministère des Approvisionnements et Services avait offert à l'entreprise privée d'exploiter le SCV. Je crois qu'un certain nombre d'agences de voyage parmi celles qui ont des bureaux un peu partout au Canada tentent actuellement de mettre sur pied un système qui répondrait aux exigences gouvernementales en matière de contrôle des dépenses de déplacement des membres du gouvernement. Le ministère des Approvisionnements et Services choisira ensuite entre une offre faite par Air Canada et CP Air, je pense, d'une part, et un groupement d'agences de voyage, d'autre part. Ce processus est déjà en cours, monsieur le président.

M. Hardey: Vous n'entrevoyez donc aucune difficulté concernant ce point précis.

M. Prinett: Non, aucune. Je sais qu'un certain nombre de grosses agences de voyage sont disposées à produire des imprimés informatiques qui reproduiront en détail les dépenses de déplacement des membres du gouvernement par ministère.

M. Hardey: À la page 2, vous mentionnez que les coûts globaux sont plus élevés en raison des conditions dans le nord du pays. Je n'ai rien contre cette affirmation. Je voudrais encore revenir à ce que vous avez écrit à la page 3, lorsqu'en parlant de l'établissement des prix, vous dites que l'autre formule de prix proposée, celle fondée sur l'imputation des coûts aux utilisateurs, entraînerait des écarts importants entre les tarifs d'un réseau à l'autre. La première affirmation concerne les conditions dans le Nord et les différences de coûts d'exploitation. Maintenant, avez-vous une difficulté quelconque à déterminer la différence entre vos coûts d'exploitation? À mon avis, c'est une simple question d'arithmétique que de déterminer quelle différence au niveau des coûts nets entraîne le fait d'assurer ces services. Avez-vous d'autres observations à ce sujet? Est-il si difficile de déterminer de façon très précise quels sont les coûts afférents au service dans le Nord par opposition aux coûts afférents au service dans le Sud?

M. Prinett: Monsieur le président, je peux vous citer un certain nombre de domaines où les coûts sont plus élevés. Le coût du combustible dans . . .

M. Hardey: Je ne voulais pas dire cela, monsieur le président. Je reconnais qu'il y a une différence. Ce que je cherche à découvrir, c'est qu'il semble toujours y avoir une zone d'incertitude, pour ce qui a trait à la différence exacte, parce qu'il semble que l'on conclut toujours du genre de discussions que nous avons que nous ne pouvons saisir tout à fait ce qu'est la différence. Il se pose donc toujours un problème quand il s'agit d'accepter le fait que dans le contexte d'une initiative de déréglementation, l'on ne peut pas comprendre ni accepter les subventions directes de façon à permettre la libre concurrence, de façon à mettre à la disposition de l'utilisateur ultime des services supplémentaires et mieux respecter les horaires et donner un meilleur service au public de façon générale. Je me rends bien compte que les coûts sont plus élevés; ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi l'on ne peut pas établir avec exactitude la différence de coût et pourquoi la subvention directe ne marche pas.

[Texte]

• 1630

Mr. Prinett: Mr. Chairman, it is very difficult to precisely evaluate the cost of a route network because some costs can easily be identified and allocated specifically to that route. A lot of the costs—I would say about half the costs—have to be allocated, and this is where it is very difficult to precisely estimate the cost of a route.

But let me briefly mention some of the areas which cause a cost disparity, and I will also talk about the yield. I spoke about the fuel which is about twice as expensive in certain arctic communities as it is in the south. Look at the airplanes we are using; we have to buy a cargo aircraft which costs \$1 million or \$2 million more than does a passenger airplane. That airplane is heavier because of the cargo door and cargo floor and that gives us a weight penalty of 2,000 or 3,000 pounds, so we reduce the payload. The payload is further reduced because of the distance of the alternate airports, so then we have to carry more fuel in case of bad weather—thereby reducing the payloads further. We have the cost of interrupted trips. You fly an airplane all the way up to Resolute Bay and you try to land; you cannot get in so you have to fly everybody back all the way to Montreal—you cannot drop them off at, say, Frobisher Bay, because there are no facilities there.

Mr. Hardey: But these are all stable costs. These are all costs you can put a handle on. There is nothing vague about them.

Mr. Prinett: Those are some of the variable costs, the direct costs, yes, associated with this operation. They are very hard to translate into a cost per hour, but overall, the costs are higher, although precisely by how much, we do not know.

Mr. Hardey: You do not know?

Mr. Prinett: No, we do not know. We have spent an awful lot of time trying to estimate it. So has the CTC, with whom we have discussed the route costs at length. It is very hard to measure precisely.

But what is important, Mr. Chairman, is that at the same time our yields on the northern services are the lowest of anywhere in our scheduled service. I am talking about the yield per kilometre because, as I mentioned earlier, we operate a cargo service. Now 70% of the capacity is used to carry cargo, and cargo is traditionally fairly low yield. Also, to compound the problem, cargo does not return from the north, so we end up with 70% of aircraft capacity empty on the southbound flight. When a flight is over and we count our revenue from cargo and from the few passengers we carry, we have found that our revenues are the lowest of anywhere in the system.

Mr. Hardey: I do not want to badger the witness, Mr. Chairman, but if 70% of the aircraft capacity is established then to me it just stands to reason that is just another example where that cost could be identified.

[Traduction]

M. Prinett: Monsieur le président, il est très difficile d'évaluer précisément le coût d'un itinéraire parce que certains coûts peuvent être facilement identifiés et affectés explicitement à cet itinéraire. Pour une bonne part—je dirais environ la moitié—les coûts doivent être ventilés, et c'est pourquoi il est très difficile d'estimer précisément le coût d'un itinéraire.

Permettez-moi cependant de mentionner certains des facteurs qui expliquent la disparité de coût, et de vous parler également du rendement. J'ai parlé du carburant qui coûte à peu près deux fois plus cher dans certaines collectivités arctiques que dans le Sud. Regardez les avions que nous utilisons; nous devons acheter un avion cargo qui coûte 1 million\$ ou 2 millions\$ de plus qu'un avion de transport de passagers. Cet avion est plus lourd à cause de son panneau de chargement et du plancher de la soute, ce qui donne une perte de capacité de 2,000 à 3,000, donc une réduction de la charge marchande. La charge marchande est encore diminuée en raison de la distance des aéroports de déchargement, car nous devons transporter un excédent de carburant en cas de mauvais temps—réduisant ainsi la charge marchande. Il faut ajouter le coût de l'interruption des voyages. Vous volez jusqu'à Resolute Bay et vous tentez d'atterrir; vous ne pouvez pas vous poser et vous devez ramener tout le monde à Montréal—vous ne pouvez pas les faire débarquer à, mettons, Frobisher Bay, parce que l'on n'y trouve pas d'installations.

M. Hardey: Mais tous ces coûts sont stables. Tous ces coûts peuvent être calculés. Ils ne comportent aucune part d'incertitude.

M. Prinett: Ce sont certains des coûts variables, les coûts directs effectivement, reliés à ce service. Ils sont très difficilement convertissables en coût horaire, mais de façon générale, les coûts sont plus élevés, bien que nous ignorions la différence précise.

M. Hardey: Vous l'ignorez?

M. Prinett: Nous l'ignorons. Nous avons consacré énormément de temps à tenter de l'établir. Tout comme la CCT, avec qui nous avons longuement discuté des coûts de l'itinéraire. C'est très difficile à calculer avec exactitude.

Mais ce qui importe, monsieur le président, c'est qu'au même moment, nos rendements pour les services dans le Nord sont les plus bas de tous ceux de notre service régulier. Je parle du rendement au kilomètre parce que, comme je l'ai déjà dit, nous faisons le transport du fret. À l'heure actuelle, 70 p. 100 de la capacité est destiné au fret, et le fret produit d'ordinaire un rendement assez bas. Et ce qui aggrave encore le problème, c'est que les marchandises ne reviennent pas du Nord, de sorte que l'avion vole vers le Sud avec des soutes vides à 70 p. 100. À la fin du vol, nous comptons nos recettes provenant du fret et des quelques passagers que nous transportons et nous constatons qu'il s'agit des produits d'exploitation les plus bas de tout le système.

M. Hardey: Je ne veux pas harceler le témoin, monsieur le président, mais si l'on fixe la capacité de l'avion à 70 p. 100, alors il me semble logique que c'est un autre exemple de coût qui peut être identifié.

[Text]

However, we will leave that. You have stated that you do not think you can come up with costs. I really question that. It seems to me that people in your line could establish the difference between southern costs and northern costs, but I will leave that alone at this time.

Regarding the procedure to allow for appeals, which has already been gone over by Mr. Ouellet, you found it difficult to answer his questions in that respect. You did not have any particular suggestions as to a procedure to allow for appeal. I wonder if you could give an opinion as to who would appoint such a body. Maybe at this time you would have some thrust about how to help out an appeal procedure. Perhaps you could even tie that in with the last paragraph on page 4, where you were referring to specific time limits.

I wonder if you would also try to give your opinion as to what would be an acceptable timeframe. I am always interested in any kind of thrust that would speed up these types of frustrating legal things. Would you be able to comment on this area again?

• 1635

Mr. Prinett: I can try to answer these two questions. I do not know who should appoint a regulatory body which would handle the appeal procedures. I think what is important is to set up a system which would allow appeal procedures. That is all I am saying.

About the time limits, we have seen that appeal procedures to the Minister of Transport or to the Governor in Council have occasionally taken up to several years. For an airline that is trying to know whether it may or may not operate a service, this kind of time delay is very difficult. Nordair had an appeal which took three years, after which we withdrew it, because we could not get an answer—for a variety of very valid reasons. But we wanted to know whether we could or could not operate the service. At some point we have to have a decision, either yes or no. We have to know whether we have to order an airplane or not. So I think the procedure should allow for a fixed time to rule on the appeal, three months or six months or some limit in time, so it does not drag on for ever, through several governments and over several years.

Mr. Dantzer: I want to go back to something Mr. Benjamin brought up. You have used the expression "redefine the role of Air Canada". I have not yet heard what that means. What do you intend should be done with Air Canada? How would you "redefine the role"?

Mr. Prinett: I think Air Canada should play an essential role as a transcontinental carrier linking the provinces and serving local routes on through-flights; on transcontinental flights. Air Canada should also be the flag carrier and serve points around the world, opening up Canada to foreign traffic.

[Translation]

Toutefois, je vais passer à autre chose. Vous avez déclaré que vous ne pensez pas pouvoir fixer les coûts. Je mets réellement en doute cette affirmation. Il me semble que des gens qui font le métier que vous exercez pourraient établir la différence de coût entre le Sud et le Nord, mais je vais laisser tomber cette question pour le moment.

Au sujet de la procédure d'appel, que M. Ouellet a déjà examinée, vous avez eu de la difficulté à répondre à ses questions là-dessus. Vous n'avez fait aucune suggestion précise quant à une procédure d'appel. Je me demande si vous pourriez émettre une opinion pour ce qui est de savoir qui désignerait un tel organisme. Vous auriez peut-être une idée maintenant sur la manière d'instaurer une procédure d'appel. Peut-être même pourriez-vous relier cela au dernier paragraphe de la page 4, où vous mentionniez des échéances précises.

Je me demande aussi si vous tenteriez d'émettre votre avis sur ce qui constituerait un calendrier acceptable. Je prends toujours intérêt à toute forme de suggestions qui permettraient d'activer les choses dans le domaine désespérant des affaires juridiques. Seriez-vous en mesure de faire des observations sur ce sujet une fois de plus?

M. Prinett: Je puis essayer de répondre à ces deux questions. Je ne sais pas qui devrait désigner un organisme réglementaire qui serait chargé d'étudier les appels. Je crois que l'important, c'est de mettre sur pied un système qui permettrait les appels. C'est tout ce que je dis.

Sur la question des délais, nous avons vu que les appels au ministre des Transports ou au gouverneur en conseil ont parfois duré plusieurs années. Pour une société aérienne qui essaie de savoir si elle peut ou non exploiter un service, ce type de délais pose de sérieux problèmes. Un appel interjeté par Nordair a duré trois ans, au bout desquels nous l'avons retiré, parce que nous ne pouvions obtenir de réponse—pour diverses bonnes raisons. Mais nous voulions savoir si nous pouvions ou non exploiter le service. À un certain moment, il nous faut absolument obtenir une décision, qu'elle soit favorable ou défavorable. Nous devons savoir s'il faut commander un avion ou non. Je crois donc que l'on devrait fixer un délai pour qu'une décision soit rendue au sujet de l'appel, un délai de trois mois, de six mois, par exemple, pour éviter que l'appel ne traîne interminablement, pendant plusieurs années.

M. Dantzer: Je voudrais revenir à une question soulevée par M. Benjamin. Vous avez employé l'expression «redéfinir le rôle d'Air Canada». On n'a pas encore expliqué ce que cela voulait dire. Qu'est-ce qu'il faudrait faire, à votre avis, dans le cas d'Air Canada? De quelle façon «redéfiniriez-vous son rôle»?

M. Prinett: Je crois qu'Air Canada devrait jouer un rôle essentiel en tant que transporteur transcontinental reliant les provinces entre elles et desservant les lignes locales sur les vols transdirects, sur les vols transcontinentaux. Air Canada devrait aussi faire office de compagnie nationale et desservir des villes de tous les coins du monde, ouvrant ainsi le Canada au trafic étranger.

[Texte]

Mr. Dantzer: How is that different from what it is doing now, or its role now?

Mr. Prinnet: It is the same as what it is doing now, except for local and regional services. We are saying that in line with the Minister's recommendation, we would like to see private enterprise operate local and regional services. For instance, we do not think the government should be in the business of flying shuttle services between Montreal and Toronto, or Toronto and Ottawa. That could be handled by private enterprise, for instance.

Mr. Dantzer: And we should restrict Air Canada to only certain routes across the country?

Mr. Prinnet: Yes, on transcontinental routes, and it could run between Montreal and Toronto, for instance, but not operate shuttle services except on transcontinental flights.

Mr. Dantzer: You are not suggesting we privatize Air Canada?

Mr. Prinnet: Well, there may be some merit in privatizing part of Air Canada. This is the approach that has been considered in the U.K. To consider the U.K. experience... you will recall, Mr. Chairman, that the British government has made sure that before it privatizes British Airways, it first reduces the scope of operation, it reduces the scale of British Airways, to allow for more competition.

The Chairman: Do you not believe Air Canada would love to get out of a few of the routes they are now in because of really a political or social responsibility, or political policy?

Mr. Prinnet: Yes, I suspect Air Canada would indeed like to leave certain routes, and private enterprise I am sure would be ready to take over, unless the routes are unviable, in which case the local communities would have to rely on support from either the provincial or the federal government.

Mr. Suluk: I have two main questions. First of all, I would like to congratulate the witness for recognizing the treeline boundary. Your airline coming from the north, you may have heard some things about what is going on politically up there, and you hit the nail right on the head there.

• 1640

My first general question is whether you have a rough estimate on the percentage of people who travel on your airlines. Let us say, if we could put them into rough categories, what percentage of people travel on government business, as opposed to private business? What number of people travel as tourists or as individuals without having their air fares being paid for by government or business? Do you have a rough estimate of the travel habits of northerners and southerners

[Traduction]

M. Dantzer: En quoi serait-il différent de ce qu'elle fait à l'heure actuelle, de son rôle actuel?

M. Prinnet: C'est ce qu'elle fait à l'heure actuelle, sauf en ce qui concerne les services locaux et régionaux. Nous disons que, en conformité avec la recommandation du ministre, nous souhaitons que des entreprises privées assurent le service sur les lignes locales et régionales. Par exemple, nous ne croyons pas que le gouvernement devrait participer à l'exploitation de services de navette entre Montréal et Toronto, ou entre Toronto et Ottawa. Cela pourrait être confié à l'entreprise privée, par exemple.

M. Dantzer: Et nous devrions limiter Air Canada à l'exploitation de certaines lignes seulement à travers le pays?

M. Prinnet: Oui, aux lignes transcontinentales, et elle pourrait assurer le transport entre Montréal et Toronto, par exemple, mais non exploiter des services de navette, sauf sur les vols transcontinentaux.

M. Dantzer: Vous ne proposez pas la privatisation d'Air Canada?

M. Prinnet: Eh bien, il ne serait peut-être pas mauvais de privatiser Air Canada en partie. C'est la solution qui a été envisagée au Royaume-Uni. Si l'on tient compte de ce qui s'est passé au Royaume-Uni... Vous vous rappelez, monsieur le président, que le gouvernement britannique, avant de privatiser la *British Airways*, a veillé à réduire au préalable le champ d'activité de cette société, à en diminuer la taille, de façon à accroître la concurrence.

Le président: Ne croyez-vous pas qu'Air Canada serait très heureuse de se retirer de certaines lignes qu'elle n'exploite actuellement, en réalité, que pour s'acquitter de responsabilités sociales ou politiques?

M. Prinnet: Oui, je soupçonne qu'Air Canada ne demanderait pas mieux en effet que d'abandonner certaines lignes, et je suis convaincu que l'entreprise privée serait prête à prendre la relève, à moins qu'il s'agisse de lignes non viables. Dans ce dernier cas, les localités concernées devraient s'en remettre à l'appui du gouvernement provincial ou du gouvernement fédéral.

M. Suluk: J'ai deux questions principales. En premier lieu, j'aimerais féliciter les témoins qui ont parlé de la limite de végétation des arbres. Comme votre ligne aérienne vient du Nord, vous avez sans doute entendu certaines choses au sujet de ce qui se passe là-bas sur le plan politique, et vous touchez exactement le problème.

Ma première question générale consiste à vous demander si vous avez évalué de façon approximative le pourcentage de gens qui voyagent à bord des avions de votre compagnie aérienne. Par exemple, si nous pouvions les classer dans des catégories très générales, êtes-vous capable de dire dans quel pourcentage les gens voyagent pour le compte du gouvernement et non à des fins commerciales privées? Combien de gens ont voyagé à titre de touristes ou de particuliers sans que le gouvernement ou une entreprise ait payé leurs frais de

[Text]

who use your airline? In governmental, I include federal and territorial, including medivac.

Mr. Prinett: Yes, Mr. Chairman, a rough estimate would be that approximately 60% to 70% of our traffic travels on business, either for private enterprise or for one of the labels of governments. And maybe 40% or 30% travels on leisure or discretionary income traffic.

Mr. Suluk: Many of those may include people going on holiday under government assistance. If you include this as government or business benefit, then you decrease the percentage of individuals travelling under the "other" or "private" categories.

Mr. Prinett: This is quite correct, Mr. Chairman. A number of people who we think travel on leisure and who do travel on leisure, do not spend their own money. The trip is paid for by the government.

Mr. Suluk: I have a second major question, Mr. Chairman. The area my riding covers is the tree-line boundary. Even though there are only 20,000 people, I must say that I could count the number of airlines that serve the north. This is supposed to be so costly to work in. Yet it has eight different airlines that do business in just my area alone, which is half of the territory. They include Nordair, PWA, NWT Air, Calm Air, Bradley, First Air, Keewatin Air, and Kenn Borek.

Unless there has been a massive conspiracy by those airlines to hide something, either from the public or the press or from government, it seems to be a contradiction that despite the high costs eight airlines operate there. What attracts them to it, even though it is very costly? Do you have any theories about what might cause this?

Mr. Forrestall: It is a good question.

Mr. Prinett: There are various reasons why entrepreneurs operate air services in the north. I would say that one of the key ingredients is a passion for the north. Having myself worked in the Northwest Territories for about 10 years and flown as a pilot, I can understand the feeling. People like Mr. Engle, for instance, who has long lived in Yellowknife and over many years developed an air line, has made his life in the Northwest Territories.

The same thing happens to Nordair. We have been serving the north for nearly 40 years. Our airline has developed around northern air services. Our logo reflects our northern experience. Our name reflects our attachment to the north. And there is a lot of sentimental attachment to northern air services. It is a difficult business, but we love it and we hope to be able to continue serving the northerners.

[Translation]

transport? Avez-vous une connaissance sommaire des habitudes de voyage des gens du Nord, ou du Sud, qui prennent vos avions? Quand je parle du gouvernement, je comprends les autorités fédérales et territoriales, dont Medivac.

M. Prinett: Oui, monsieur le président. Selon une estimation approximative, 60 à 70 p. 100 de nos passagers voyagent par affaire, pour le compte de l'entreprise privée ou de l'un ou l'autre des paliers de gouvernement. En toute vraisemblance, 30 ou 40 p. 100 des passagers voyagent par plaisir ou paient leur voyage avec leur revenu libre.

M. Suluk: Beaucoup d'entre eux seraient des gens qui prennent des vacances après avoir obtenu l'assistance du gouvernement. Si vous les incluez parmi ceux qui voyagent au nom du gouvernement ou d'une entreprise, vous diminuez alors le pourcentage de gens qui voyagent «à d'autres fins» ou «à des fins privées».

M. Prinett: C'est tout à fait vrai, monsieur le président. Nous avons considéré que nombre de gens voyagent par plaisir; dans les faits, c'est exactement ce qu'ils font, mais sans dépenser leur propre argent. Leurs voyages sont payés par le gouvernement.

M. Suluk: J'ai une deuxième question importante à poser, monsieur le président. Ma circonscription électorale comprend la limite de végétation des arbres. Même si elle ne compte que 20,000 personnes je dois dire que plusieurs compagnies aériennes la desservent et desservent le Nord canadien. On a déjà dit que faire du transport aérien dans le Nord coûtait beaucoup d'argent. Pourtant, huit compagnies différentes font affaires dans ma région seulement, qui comprend la moitié du territoire. Ce sont Nordair, PWA, NWT Air, Calm Air, Bradley, First Air, Keewatin Air et Kenn Borek.

A moins que ces compagnies aient monté un vaste complot pour cacher quelque chose au public, à la presse ou au gouvernement, il semble absurde que huit compagnies aériennes desservent la région malgré tous les frais que cela comporte. Dans quel intérêt desservent-elles le Nord, même si cela coûte cher. Avez-vous imaginé des théories qui permettraient de l'expliquer?

M. Forrestall: C'est une bonne question.

M. Prinett: Diverses raisons poussent les entreprises à faire du transport aérien dans le Nord. Selon moi, l'une des raisons principales est leur amour du Nord. Après avoir moi-même travaillé dans les Territoires du Nord-Ouest pendant une dizaine d'années et piloté des avions, je comprends leur sentiment. Pensez à M. Engle, qui a vécu longtemps à Yellowknife et qui a consacré de nombreuses années à constituer une compagnie aérienne; il a fait sa vie dans les Territoires du Nord-Ouest.

La même chose est arrivée à Nordair. Nous desservons le Nord depuis quarante ans. Notre compagnie a fondé son développement sur son réseau aérien dans le Nord. Notre symbole social reflète l'expérience que nous avons acquise dans les régions septentrionales. Notre dénomination sociale indique que nous sommes liés au Nord. Et nous sommes liés par un attachement sentimental à nos services aériens du Nord. Il

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Suluk. Mr. Benjamin.

• 1645

Mr. Benjamin: I want to say to Mr. Prinnet that I am one who compliments organizations such as Nordair and Time Air for being the kind of people who have faithfully served northern communities, and not just necessarily north of 60, when others would not touch it with a 10-foot pole.

How do you feel about being under a so-called deregulated regime? Your company has routes established; you have build up a clientele; you have faithful customers and what not. Somebody from the south moves in and creams off some portion of your market, say at the heaviest travel season, and they can enter and exit at their convenience. Do you call that fair competition?

Mr. Prinnet: No. This is what we are worried about, having operators from the south with low costs who would only cream the traffic during the brief summer months and establish service on the high-density routes—and there are some relatively high-density routes for a few weeks during certain months of the year—and would disappear when the going gets rough. As you pointed out, I think it would be unfair competition.

Mr. Benjamin: I appreciate the kinds of problems of Nordair and Bradley and Time—and even PWA in the north, although PWA can offset a lot of that with some pretty good routes in the south. But, given that situation, it seems to me your problem is not with Air Canada. Your problem is going to be with the deregulated regime, is it not?

Mr. Prinnet: Our problem is not really with the deregulated regime, except in the north. Our problem would be created by deregulation in the north if anybody was allowed just to come in, cream the traffic and get out. Our problem is, however, with Air Canada across southern Canada.

The Chairman: Your time is up—or do you want a little quick supplementary?

Mr. Benjamin: I just wondered about your statement that the government should not compete directly with private enterprise. Is it not, in the case of Air Canada, and because of the imminent bankruptcy of PWA, Quebecair, that government had to come in and then . . .

The Chairman: When was that bankrupt?

Mr. Benjamin: —following those facts, private enterprise is now trying to come in and compete where the taxpayers had to bail them out?

Mr. Prinnet: We do not think the Quebec government had to buy Quebecair because we offered to buy Quebecair ourselves. There was no need, in our opinion, to spend that level of public money to try to bail out Quebecair when Nordair was willing

[Traduction]

s'agit d'un commerce difficile, mais nous l'aimons et espérons pouvoir continuer à servir les gens de la région.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Suluk. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je veux dire à M. Prinnet que je suis l'un de ceux qui félicitent les organismes qui, comme Nordair et *Time Air*, ont fidèlement desservi les collectivités nordiques, et pas seulement au nord du 60^{ième}, tandis que d'autres n'y toucheraient pas avec des pincettes.

Que pensez-vous du soi-disant régime de déréglementation? Votre compagnie a des routes bien établies; vous avez bâti une clientèle; vous avez des clients fidèles et quoi encore. Des gens du Sud arrivent et vous arrachent une partie du marché, par exemple, pendant la saison la plus achalandée, et ils peuvent entrer et sortir comme bon leur semble. Estimez-vous que c'est de la concurrence loyale?

M. Prinnet: Non. C'est ce qui nous inquiète, de voir des exploitants du Sud, dont les frais sont peu élevés, s'emparer du marché seulement pendant les courts mois d'été et offrir un service sur les routes achalandées—et il y a des routes assez achalandées pendant quelques semaines, au cours de certains mois de l'année—pour ensuite disparaître quand la situation devient difficile. Comme vous l'avez dit, je crois que ce serait de la concurrence déloyale.

M. Benjamin: Je comprends le genre de problèmes qu'ont Nordair, Bradley et Time—et même PWA dans le Nord, bien que PWA puisse compenser une bonne partie de ces problèmes par d'assez bonnes routes dans le Sud. Mais dans ce contexte, il me semble que votre problème n'est pas lié à Air Canada. Vos problèmes dépendent du régime de déréglementation, n'est-ce pas?

M. Prinnet: Le régime de déréglementation ne nous cause pas vraiment de problèmes, sauf dans le Nord. La déréglementation dans le Nord nous causerait des problèmes si n'importe qui avait le droit d'entrer, de s'emparer du marché et d'en sortir. Cependant, c'est Air Canada qui nous cause des problèmes dans tout le sud du Canada.

Le président: Votre temps est écoulé—ou désirez-vous quelques instants de plus?

M. Benjamin: Je m'interroge seulement au sujet de votre déclaration selon laquelle le gouvernement ne devrait pas faire concurrence directe avec l'entreprise privée. N'est-il pas vrai, dans le cas d'Air Canada, et à cause de la faillite imminente de PWA et de Québecair, que le gouvernement a dû s'en mêler et ensuite . . .

Le président: Quand a-t-elle eu lieu, cette faillite?

M. Benjamin: . . . par suite de ces faits, l'entreprise privée essaie maintenant de s'en mêler et de faire concurrence dans les secteurs où les contribuables ont dû les dépanner?

M. Prinnet: Nous ne pensons pas que le gouvernement du Québec ait été obligé d'acheter Québecair puisque nous avions nous-mêmes offert d'acheter Québecair. À notre avis, il n'était pas nécessaire de dépenser tant de fonds publics pour essayer

[Text]

and able to join forces with Quebecair a few years ago and put together a strong and solid airline based in Quebec.

Mr. Benjamin: That is the reverse situation of Nordair trying to take over Quebecair instead of vice versa.

The Chairman: The bells are ringing calling us to a vote, and I think that is a delightful spot to stop before we get into all the criss-crosses of air policy and mergers and counter-mergers and plots, etc.

Thank you very much for coming today, Mr. Prinnet, with your other officials. I think those are all the questions we had, and when we are called to vote the committee adjourns.

The legislative committee sits at 6 p.m. on Bill C-76; that is the Toronto Airport. There needs to be a quorum of four so the witnesses can be heard there. This committee, the Standing Committee on Transport, is sitting in this same room at 8 p.m. with the Canadian Transport Commission before us.

The committee stands adjourned to 8 p.m.

[Translation]

de sortir Québecair d'affaires alors que quelques années auparavant, Nordair aurait pu et voulu se fusionner avec Québecair pour former une compagnie aérienne forte et solide, installée au Québec.

M. Benjamin: C'est l'inverse de la situation où Nordair essaie d'absorber Québecair.

Le président: Les cloches sonnent, nous indiquant qu'il faut aller voter, et je pense que c'est un bon moment pour s'arrêter, avant de s'embarquer dans l'enchevêtrement des politiques aériennes, des fusions et des contre-propositions de fusion, des complots, etc.

Je vous remercie beaucoup d'être venu aujourd'hui, monsieur Prinnet, ainsi que les autres représentants qui vous accompagnent. Je pense que nous n'avons plus de questions à poser, et lorsque nous devons aller voter, le Comité s'ajourne.

Le Comité législatif se réunit à 18 heures, au sujet du projet de loi C-76, c'est-à-dire l'aéroport de Toronto. Il doit y avoir un quorum de quatre membres, afin que les témoins puissent être entendus. Ce Comité, le Comité permanent des transports, se réunit ici même, à 20 heures, en présence de la Commission canadienne des transports.

La séance du Comité est levée jusqu'à 20 heures.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Mining Association of Canada:

C. George Miller, Managing Director;
Kenneth R. Johnston, Inco Ltd., Sudbury, Chairman, MAC
Transportation Committee;
Carl H.J. Hibbeln, Noranda Sales Corporation, Toronto.

From Garfield Systems Inc.:

Ralph Fishman, Vice-President and General Manager.

From Nordair:

D.F. Prinnet, Vice-President, Marketing and Commercial
Expansion.

De l'Association minière du Canada:

C. George Miller, administrateur gérant;
Kenneth R. Johnston, Inco Ltée, Sudbury, président
Comité des transports de l'AMC;
Carl H.J. Hibbeln, «Noranda Sales Corporation», Toronto.

De «Garfield Systems Inc.»:

Ralph Fishman, vice-président et directeur général.

De Nordair:

D.F. Prinnet, vice-président, Marketing et expansion
commerciale.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 33

Tuesday, November 5, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 33

Le mardi 5 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

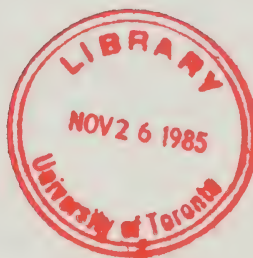
Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 5, 1985

(44)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:08 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Bill Gottselig, Louis Plamondon.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: *From the Canadian Transport Commission:* J. David Thompson, Vice-President, Law; David Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs; John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee; Yves Dubé, Vice-President, Research; David Jones, Chairman, Commodity Pipeline Committee; John F. Walter, Chairman, Railway Transport Committee; Robert Martin, Executive Director, Motor Vehicle Transport Committee.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

J. David Thompson read an opening statement and answered questions assisted by the other witnesses.

It was agreed,—That certain questions submitted by the Chairman would be responded to, in writing, by the Canadian Transport Commission.

At 10:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 5 NOVEMBRE 1985

(44)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 20 h 08, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Bill Gottselig, Louis Plamondon.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: *De la Commission canadienne des transports:* J. David Thompson, vice-président, droit; David Hackston, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs; John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; Yves Dubé, vice-président, recherche; David Jones, président, Comité des transports par pipe-line de denrées; John F. Walter, président, Comité des transports par chemin de fer; Robert Martin, directeur exécutif, Comité des transports par véhicule à moteur.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves».

J. David Thompson lit une déclaration préliminaire, puis lui-même et les autres témoins répondent aux questions.

*Il est convenu,—*Que la Commission canadienne des transports répondrait par écrit à certaines questions que lui a posées le président.

A 22 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 5, 1985

• 2010

The Vice-Chairman: The meeting will come to order. Mr. Thompson is the first witness this evening. Kindly introduce your team of officials, and we will listen to your opening remarks.

Mr. J. David Thompson (Vice-President, Law, Canadian Transport Commission): Thank you very much, Mr. Chairman. With me today is Mr. Yves Dubé, the Vice-President, Research, of the Canadian Transport Commission; Mr. Jack Walter, Chairman of the Railway Transport Committee; and Mr. David Hackston, the Executive Director of the Traffic and Tariffs Branch of the CTC. In addition, I have a number of other people with me this evening representing the various other modes of the commission: Mr. Paul Langlois, is the Chairman of the Air Transport Committee; his Executive Director, Mr. Larry Potvin; Mr. David Jones, Chairman of the Commodity Pipeline Transport Committee; Mr. John Heads, the Executive Director of the Railway Transport Committee; Mr. Lake, Executive Director of the Research Branch; Ms Ann-Marie Trahan, Chairman of the Water Transport Committee; her Executive Director, Barry Culley; the Secretary of the Commission; and a number of other officials who are reporting to the various committees. You will forgive me if I will stop the introductions. If they are needed, I will call on them to, and we can introduce them at that time. We just have too many people with us, because of the many modes of transport we have.

The Chairman: Mr. Thompson, I appreciate your opening remarks. I had a transportation problem myself. I told them I was going to do this. I put a time call in with Capital Taxi at quarter to eight. It usually takes seven minutes to get from where I was to here, and Capital Taxi did not come until five or ten after eight. So I am going to change my account.

Be that as it may, this is a rather unique experience to have the Canadian Transport Commission here. I know you have been before the committee, on the airline deregulation matter, I think, and perhaps the Crowsnest Pass, and also on estimates. On this particular paper, *Freedom to Move*, I know we all have a very real interest in what you have to say. I appreciate that you gave it to the committee. Our staff has analysed your report and statement.

I think your statement is very good. Just to help other members who have to come from other places—although they are not going to rely on Capital Taxi—and breaking a little from the custom we have had before of not reading briefs, I think your brief has several interesting things in it and perhaps it would help members to read your brief, and also give time for other members to get here.

Now, we have dissected it. There are questions, and I am in the hands of the committee. I read your brief before I left here

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 5 novembre 1985

Le vice-président: Je déclare la séance ouverte. M. Thompson est notre premier témoin ce soir. Veuillez je vous prie nous présenter votre équipe de collaborateurs puis nous faire votre déclaration préliminaire.

M. J. David Thompson (vice-président, Droit, Commission canadienne des transports): Merci beaucoup, monsieur le président. M'accompagnent aujourd'hui, M. Yves Dubé, vice-président (recherches) de la commission canadienne des transports; M. Jack Walter, le président du comité des transports par chemin de fer; et M. David Hackston, le directeur exécutif de la direction de l'exploitation et des tarifs. De plus, m'accompagnent ce soir un certain nombre d'autres collaborateurs représentant les autres comités de la Commission: M. Paul Langlois, le président du comité des transports aériens; son directeur exécutif, M. Larry Potvin; M. David Jones, le président du comité des transports par pipeline de denrées; M. John Heads, le directeur exécutif du comité des transports par chemin de fer; M. Lake, le directeur exécutif de la direction de la recherche; M^{me} Anne-Marie Trahan, le président du comité des transports par eau; son directeur exécutif, Barry Culley; le secrétaire de la Commission; et un certain nombre d'autres collaborateurs. Vous m'excuserez si je ne les présente pas tous. Si cela s'avère nécessaire, je ferai appel à eux et je les présenterai à ce moment-là. Ils sont très nombreux car nous avons la responsabilité de tous les modes de transport.

Le président: M. Thompson, je vous remercie de vos observations. Je viens moi-même d'avoir un problème de transport. Je leur ai dit que j'allais faire la chose suivante. J'ai appelé un taxi de la compagnie Capital à 19h45. Généralement il faut sept minutes pour cette course, et le taxi de Capital n'est arrivé qu'à 20h05 ou 20h10. Je vais changer de compagnie.

Quoiqu'il en soit, il est assez exceptionnel que nous recevions la Commission canadienne des transports. Je sais que vous êtes déjà venu témoigner devant ce Comité, au sujet de la déréglementation aérienne, je crois, et peut-être au sujet du Pas du nid de corbeau et également pour vos prévisions budgétaires. S'agissant de ce document *Aller sans entraves* je sais que nous sommes tous impatients d'entendre votre témoignage. Je vous en remercie donc. Notre personnel a analysé votre rapport et votre exposé.

Votre exposé me semble excellent. Afin d'aider les autres députés qui doivent venir d'autres endroits—bien qu'ils n'aient pas à subir la compagnie de taxi Capital—je crois que votre mémoire contient plusieurs points intéressants et contrairement à notre habitude il serait peut-être utile que vous le lisiez ce qui laisserait également le temps à d'autres députés d'arriver.

Voilà ce que je propose. Il y a certainement des questions à poser et je m'en remets au Comité. J'ai lu votre mémoire avant

[Texte]

at ten to seven tonight, and I think there is enough in it that would be very interesting and help members. I know what my first question is, if other members do not define it.

Mr. Thompson: Fine, sir.

Mr. Chairman, members of the committee, I would like to thank you for the opportunity to appear before you this evening to provide the thoughts of the Canadian Transport Commission and to discuss the implications of *Freedom to Move*.

Gentlemen and ladies, I realize you are probably anxious to question the transportation experts I have brought with me this evening. However, I would ask that you bear with me for a few moments, because it is a very rare occasion that the CTC obtains a forum to put forward its views.

The Canadian Transport Commission is first and foremost an agency of the federal government. As such, my remarks should be taken not as comments on government policy but as an attempt to share with you our experience and expertise.

• 2015

It is not easy being a regulator. More often than not, there is one or more parties dissatisfied with our decisions. For example, there have been many times when the CTC has had to say: No, you cannot spend the public purse to keep your branch line open or, no, you cannot have a licence to fly in that market because the market is too thin. We have been charged with those decisions and we have made them. We have carried out our responsibilities.

In addition to administering the law, a regulatory body is guided by policy directives. When there has been direction, we have taken it into account in rendering our decisions. These decisions become the policy of the government not because the CTC wants to make policy, but because we had to make a decision. We therefore welcome the Minister's proposal to provide the regulatory agency with clear policy directions.

Now, I would like to comment on the *Freedom to Move* paper itself. We recognize the direction in which the ministerial paper is taking the transportation industry in Canada. Its theme has already been recognized in CTC decisions since the document was tabled. Indeed, CTC investigations of important issues doubtless have had a major impact on the legislative proposals before you. For example, most of the proposed railway regulatory changes are directly related to the recommendations of recent CTC public inquiries which came about after detailed research by the CTC Research and Traffic and Tariff Branches.

[Traduction]

de partir d'ici à sept heures moins dix et je crois qu'il offre ample matière à réflexion. Je sais déjà quelle sera ma première question si personne d'autre ne la pose.

M. Thompson: Très bien, monsieur.

Monsieur le président et membres du Comité, je tiens à vous remercier de m'avoir invité à vous faire part ce soir des idées de la Commission canadienne des transports quant à l'incidence du guide pour la réforme des transports, *Aller sans entraves*.

Mesdames et messieurs, vous attendez probablement avec impatience le moment d'interroger les experts en transport qui m'accompagnent ce soir. Je vous demande toutefois un peu de patience car la CCT s'est rarement vu accorder un débat ouvert pour faire valoir ses vues, et je veux profiter pleinement de cette occasion qui m'est offerte.

La commission canadienne des transports est avant tout un organisme fédéral. Ainsi, les observations que je présenterais ne visent pas du tout à commenter la politique du gouvernement, mais plutôt à vous faire part de notre expérience et de nos compétences en matière de transport.

Il n'est pas facile de réglementer. La plupart du temps, une ou plusieurs parties se disent insatisfaites de nos décisions. Par exemple, la CCT a parfois eu à dire: «Non, vous ne pouvez pas puiser dans le Trésor public pour poursuivre l'exploitation de votre embranchement», ou encore «Non, vous ne pouvez pas obtenir un permis pour exploiter des services aériens dans ce marché trop limité». On nous a chargés de prendre des décisions, et c'est ce que nous avons fait. Nous nous sommes acquittés de nos responsabilités.

En plus de veiller à l'application de la loi, un organisme de réglementation doit respecter les principes directeurs de son gouvernement. Lorsqu'on nous a donné des directives à suivre, nous en avons tenu compte avant de rendre nos décisions. Ces dernières sont devenues la politique du gouvernement, non pas parce que la CCT cherchait à établir une politique, mais parce qu'elle était obligée de rendre une décision. Nous faisons bon accueil à la proposition du ministre voulant qu'on donne des directives de politique claires et précises à l'organisme de réglementation.

Je voudrais maintenant traiter du document intitulé «Aller sans entraves». La CCT reconnaît l'orientation que le ministre cherche à donner à l'industrie canadienne des transports dans cet énoncé de principe. Elle en a d'ailleurs déjà tenu compte dans les décisions qu'elle a rendues depuis la présentation de ce document. Les enquêtes que la CCT a menées sur des questions importantes ont sans aucun doute considérablement influé sur les projets de loi dont vous êtes saisis. Prenons par exemple les projets de modification de la réglementation ferroviaire. La plupart d'entre eux découlent directement des recommandations faites par la CCT à la suite d'enquêtes publiques qu'elle a décidé de mener récemment après étude des résultats de recherche détaillée effectuée par sa direction de la recherche et sa direction de l'exploitation et des tarifs.

[Text]

Canada's transportation system has matured since the National Transportation Act of 1967, but the degree of maturity is not uniform across this country. Important differences do exist between the north and south, between the very diverse regions of Canada. It is important to recognize these differences and admit that measures or approaches might in fact have to be modified to reflect regional differences or special circumstances. In those parts of Canada where the transportation system is still developing, the long distances and low traffic volumes may be insufficient to support commercially viable services or an adequate level of competition to ensure reasonable service levels and pricing.

This concern is most evident with respect to air services in northern and remote areas of Canada. The recent CTC and the general public, concludes that the current regulatory regime, which allows controlled competition without subsidy, appears to be serving these regions well. We believe the current regime, with certain adjustments, should continue for an interim period. At the end of that time, if the evolution of regulatory reform elsewhere in Canada gives some assurance of its ability to work in less densely populated areas without significant disruptions in service and without cost to the general taxpayer, then the government could complete the transition.

You have also heard a great deal concerning U.S. deregulation. There is no doubt that the U.S. and Canada are different in a number of respects. Our respective populations, industrial base, spatial distribution, trading patterns and even traditions and political institutions are different. The relevance of the U.S. experience is not questioned, but as of now the jury is still out.

We only wish to caution that a wholesale transplant of the U.S. approach to Canada, without fully considering our unique or different circumstances, could be a dangerous one. In the air mode, for instance, the *Freedom to Move* test of "fit, willing and able" appears to go further than the requirements under U.S. legislation. We feel confident that all possible safeguards will be brought to bear so that the air continues to be a safe, stable and reliable public mode of transportation.

There is also concern about what we perceive as a weakness in the provisions to protect against foreign ownership. The proposed reform provisions would place reliance solely on the Investment Canada Act, but this act provides that all transactions under \$5 million are excluded from review. This is potentially serious for the air carrier and trucking industries because it provides a means by which a foreign entity could control a major domestic service. For example, the foreign company could acquire 100% of a small Canadian carrier for less than, say, \$5 million and subsequently expand the operations of the carrier in a deregulated environment. Both the foreign control provisions and the \$20 million threshold

[Translation]

Le réseau des transports canadien a mûri depuis l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports en 1967, mais il ne s'est pas développé au même rythme partout au pays. D'importantes différences existent entre le Nord et le Sud et aussi entre les régions tant diversifiées du Canada. Il faut bien voir ces différences et admettre qu'on doit peut-être modifier nos actions ou nos approches pour tenir compte des caractéristiques régionales ou des circonstances exceptionnelles. Dans les régions du Canada où le réseau des transports est encore en plein essor, il se peut que les longs parcours et la faible densité de trafic ne suffise pas pour assurer la rentabilité de services viables ou encore un niveau de concurrence susceptible de garantir des services et des prix raisonnables.

C'est le cas surtout des services aériens assurés dans le Nord et dans les régions éloignées du Canada. Dans une étude récente qui a été, à mon avis, bien reçue par l'industrie et le grand public, la CCT conclut que le régime de réglementation actuel, qui permet une concurrence contrôlée sans subvention, semble bien desservir ces régions. Sous réserve de certains rajustements, nous croyons qu'il faudrait provisoirement maintenir le régime tel quel. Si, à la fin de cette période provisoire, l'évolution de la nouvelle réglementation ailleurs au Canada montre qu'elle réussit dans des régions à plus faible densité de population sans trop perturber les services en place et sans augmenter les prix pour le contribuable, le gouvernement pourrait alors compléter la transition.

Nous avons également beaucoup entendu parler de la déréglementation aux États-Unis. On ne peut cependant nier que le Canada et les États-Unis diffèrent sous bien des aspects, notamment nos populations, nos bases industrielles, notre répartition territoriale, nos structures commerciales et même nos traditions et nos institutions politiques. Nous ne mettons pas en doute l'importance de l'expérience des Américains, mais nous ne pouvons pour le moment en tirer de conclusions définitives.

Nous voulons simplement faire comprendre qu'il pourrait être dangereux de transplanter systématiquement la méthode américaine au Canada sans étudier à fond nos particularités et nos différences. Dans le transport aérien, par exemple, l'exigence voulant qu'une compagnie se montre «prête, apte et disposée» à offrir un service semble aller plus loin que les exigences prévues dans la législation américaine. Nous sommes confiants que toutes les mesures de sécurité possibles seront prises de sorte que le transport aérien continue d'être un mode de transport sûr, stable et fiable.

Par ailleurs, nous sommes d'avis qu'il y a une lacune dans les dispositions législatives visant la protection contre le contrôle étranger. Le projet de réforme se fierait uniquement à la Loi sur Investissement Canada, mais cette dernière prévoit que toutes les opérations de moins de 5 millions de dollars ne sont pas sujettes à un examen des investissements. Cette disposition pourrait ainsi s'avérer dangereuse pour le transporteur aérien et le camionneur car elle permet à une entreprise étrangère de contrôler un service intérieur important. Par exemple, une entreprise étrangère pourrait acquérir 100 p. 100 des affaires d'un petit transporteur aérien canadien, moyennant un montant inférieur à 5 millions de dollars, et ensuite

[Texte]

respecting notice of transactions would be circumvented and Canada could be faced with foreign ownership situations which could be against the national interest.

[Traduction]

élargir les services dans un milieu déréglementé. Les dispositions visant le contrôle étranger ainsi que le seuil de 20 millions de dollars applicable aux avis d'opérations seraient contournées, et le Canada verrait ses services contrôlés par des entreprises étrangères, ce qui va à l'encontre de l'intérêt national.

• 2020

We are concerned about rail safety and accident investigation. I realize that *Freedom to Move* is silent on this issue and that the Minister has assured this committee that safety will not be compromised. This is a laudable objective. The level of safety afforded by the existing legislation, regulations and monitoring process must, in our opinion, be maintained and improved upon. To achieve this goal, this committee must concern itself with the allocation of specific legal mandates. Our experience has shown that each organizational unit must have the mandate to make decisions through the public hearing process or other public forum, with due regard to the principles of natural justice. Moreover, there must be an authority to monitor adherence to regulations as well as the authority and qualified resources to enforce them. The dissection of existing functions, if not properly planned, can result in inefficiencies and a deterioration in safety and security.

Freedom to Move does not address the details of implementing suggested policy changes. Serious consideration must be given to implementation, for even the best policy initiatives will be fraught with difficulties and not be as effective as they could be. We have provided the Minister with a report outlining our concerns and recommendations for overcoming these implementations.

The Minister states in *Freedom to Move* that regulation is a quasi-judicial administrative process, that the independence of the regulatory agency must be preserved. We could not agree more with these statements. However, the agency must be administratively free to run its own show. Already we have seen signs of intended transfer of functions to Transport Canada. Certain administrative functions can be centralized for cost efficiency. However others, such as financial, budgetary and personnel, must in our opinion be managed by the new agency in order for it to be truly independent.

If one is to have a regulatory agency, it must be independent in order to arbitrate. Clear policy direction must be given by the government to ensure stability and consistency in the regulatory regime. Such ministerial discretion must not, however, erode the independence of the regulatory agency. Once broad policy direction has been given, the government, as the Minister states, should not have a mandate to interfere in specific cases or issues before the agency. As the recent report of the Law Reform Commission indicated, agencies should be less vulnerable to receiving ministerial instructions in particular cases. There must be a clear understanding of the role of the Minister so as not to create only an illusion of independence.

Nous nous soucions également de la sécurité ferroviaire et des enquêtes sur les accidents. Le document *Aller sans entraves* n'aborde par cette question, et le ministre a assuré ce Comité que la sécurité ne serait pas compromise. C'est là un objectif louable. Le niveau de sécurité prévu dans les lois, règlements et modes de surveillance actuels doit être maintenu et même amélioré. À cette fin, ce Comité doit établir des mandats juridiques bien précis. Notre expérience nous a montré que chaque unité organisationnelle doit avoir le mandat de rendre des décisions en tenant des audiences publiques ou tout autre débat public, suivant le principe de la justice naturelle. En outre, elle doit avoir, d'une part, le pouvoir de surveiller le respect des règlements et, d'autre part, le pouvoir d'appliquer ces règlements et les ressources qualifiées pour ce faire. Si elle n'est pas bien planifiée, la disjonction des fonctions actuelles pourrait donner lieu à une situation d'inefficacité et à une détérioration de la sécurité.

Aller sans entraves ne traite pas des modalités de mise en oeuvre des changements de politique proposés. Il faut accorder une attention particulière à leur mise en oeuvre, sinon, même les meilleures initiatives politiques seraient en butte à des difficultés et pourraient manquer d'efficacité. Nous avons remis au ministre un rapport dans lequel nous faisons part de nos préoccupations et de nos recommandations.

Dans *Aller sans entraves*, le ministre affirme que la réglementation est un processus administratif quasi judiciaire et que l'indépendance de l'organisme de réglementation doit être préservée. Je suis entièrement d'accord avec ses déclarations. Cependant, du point de vue administratif, l'organisme doit être relativement libre d'avoir la haute main sur les affaires. Déjà, nous percevons des signes d'intentions de transferts de fonctions à Transport Canada. On peut centraliser certaines fonctions administratives aux fins de rentabilité. Cependant, d'autres fonctions comme celles liées aux finances, au budget et au personnel doivent être administrées par le nouvel organisme pour qu'il soit réellement indépendant.

Si nous devons avoir un organisme de réglementation, il doit être indépendant pour pouvoir jouer un rôle d'arbitre. Le gouvernement doit donner des directives de politique claires pour garantir la stabilité et l'uniformité du régime de réglementation. Ces directives ministérielles ne devront pas, cependant, ronger l'indépendance de l'organisme de réglementation. Une fois tracées les grandes lignes politiques, le gouvernement, comme l'affirme le ministre, ne devrait pas avoir le mandat de s'immiscer dans des questions ou des cas spéciaux portés devant l'organisme. Comme il est indiqué dans le récent rapport de la Commission de réforme du droit du Canada, il faudrait que les organismes soient moins sujets à recevoir des instructions ministérielles pour des cas particu-

[Text]

Hon. members, there is also the question of the appeal process. At present, in addition to appeals to the Governor in Council and the Minister, there is an internal appeal process of the CTC Review Committee. This provides parties with a formal avenue of appeal on a matter of law or jurisdiction, other than going to the Federal Court of Canada. We believe this appeal mechanism provides a needed avenue for appeals involving the rules of natural justice. These rules need not be applied in the case of Governor in Council appeals.

The views of the Law Reform Commission on the subject of appeals would seem to differ with those proposed in *Freedom to Move*. While I do not wish to comment on the Law Reform Commission's report, I feel the report bears examination and consideration.

Gentlemen, criticism of the CTC has been the order of the day for as long as we have been in existence. We do not question the motives of those who have done so, nor do we suggest that they are self-serving. What we do say is that there is a body of expertise at the CTC that has been developed over the years through administration of law and close contact with the transportation industry.

• 2025

The Minister recognizes this fact in *Freedom to Move:

Many employees of the CTC possess invaluable knowledge and expertise in the national transportation system. The Government intends to draw on these resources in creating the New Agency.

We are particularly pleased that *Freedom to Move* proposes to review the proposed legislative changes within four years of the new legislation coming into effect. During this period, a careful eye should be kept on developments in transportation and their impact on the ultimate well-being of the people of Canada. You, our elected representatives, make the ultimate decisions which affect all of us. You need objective evidence and advice to clearly understand the effects deregulation has, or will have, on our transportation system and the people and the economy of Canada. We of the CTC have the research and modal experience, painstakingly built up over the last 20 years or so. We believe this experience and expertise is invaluable and unique in Canada. It should not be disregarded. It should be at your disposal as required.

The Minister saw fit to request the assistance of CTC staff in the process leading to *Freedom to Move*, and even now the Minister is drawing upon our expertise for the drafting of new legislation. This is consistent with the CTC's advisory and research mandate under the National Transportation Act. Further, as you know, your committee is being ably assisted by staff of the commission and I have no doubt that both the

[Translation]

liens. Le rôle du ministre doit être compris clairement afin que l'indépendance de l'organisme ne soit pas seulement illusoire.

Honorables députés, la question du processus d'appel se pose également. Actuellement, outre les appels au gouverneur en conseil et au ministre, il existe un processus d'appel interne auprès du Comité de révision de la CCT. Cette possibilité offre aux parties une voie officielle, autre que la Cour fédérale du Canada, qui leur permet d'en appeler d'une question de droit ou de compétence. Elle ouvre également une voie qui s'imposait pour les appels qui invoquent la règle de justice naturelle. Ces règles ne s'appliquent pas dans le cas des appels au gouverneur en conseil.

Les vues de la Commission de réforme du droit du Canada sur la question des appels semblent différentes de celles proposées dans *Aller sans entraves*. Bien que je n'aie pas l'intention de traiter du rapport de la Commission de réforme du droit, je suis d'avis qu'il mérite d'être pris en considération.

Messieurs, la CCT a été l'objet de critiques depuis qu'elle a vu le jour. Nous ne contestons pas les motifs de ceux qui l'ont critiquée pas plus que nous suggérons qu'ils défendent leurs propres intérêts. Ce que nous pouvons affirmer, par contre, c'est qu'il existe à la CCT une équipe d'experts qui s'est formée au fil des années en faisant appliquer la loi et en communiquant étroitement avec l'industrie du transport.

Le ministre reconnaît ce fait dans «Aller sans entraves», et je cite:

Plusieurs employés de la CCT possèdent des connaissances inestimables sur tous les aspects du système national de transport et le gouvernement a l'intention de puiser dans ces sources pour créer le nouvel organisme.

Nous nous réjouissons de constater qu'«Aller sans entraves» propose un examen des changements des lois prévus dans les quatre ans de l'entrée en vigueur de ces nouvelles lois. Pendant cette période, il faudra accorder une attention particulière au déroulement des événements dans le domaine du transport et à leur incidence sur le bien-être de la population canadienne. Vous, nos représentants élus, prenez les décisions qui nous touchent tous. Il vous faut des preuves et des avis objectifs pour comprendre clairement les effets que la déréglementation a ou aura sur notre système de transport, sur notre économie et sur tous les Canadiens. Nous de la CCT détenons les connaissances spécialisées de la recherche et du transport modal, que nous avons acquises à grand-peine pendant les 20 dernières années. Nous estimons que cette expérience et ces connaissances sont inestimables et uniques au Canada. Il ne faudrait pas s'en défaire. Il faudrait plutôt que vous puissiez les utiliser, au besoin.

Le ministre a jugé bon de demander l'aide du personnel de la CCT avant la rédaction du rapport «Aller sans entraves». Et même actuellement, le ministre a fait appel à nos compétences pour la rédaction de la nouvelle législation. Cela est conforme au mandat attribué à la CCT par la LNT actuelle qui prescrit que la CCT doit conseiller le gouvernement et mener des recherches. En outre, comme vous le savez, votre Comité est

[Texte]

Minister and yourselves have been, and will be, well served by our expertise.

To date, the mandate of the new regulatory agency has been described in general terms. It seems clear, however, that some of the functions now being performed by the Canadian Transport Commission will be the responsibility of the new agency. It is only equitable to ensure that, when the conversion takes place, the staff that currently perform these functions or related activities should be transferred to the new agency.

The proposed principles in *Freedm to Move* are only a first step. In proceeding, bear in mind that Canada's geography, economy and social fabric are different from those of the U.S. Take a unique approach in moving towards less regulation and a more market-driven transportation system. Ensure that an independent agency is in fact that, independent, and preserve that body of transportation expertise that you now have in the CTC.

Gentlemen, I have spoken long enough. I am sure you have many questions you would like to ask. Mr. Chairman, I would just like to say one thing. We have a number of people who are highly qualified in individual areas and they will be speaking. As things happen, when you have so many different people, they will be giving opinions that should generally reflect the opinion of the CTC. But I would ask your indulgence, to bear with us, if we might have to qualify that at some later point in time.

As you know, Mr. Chairman, there are some matters that may be before us in a judicial manner, and I would ask you to bear with me if I suggest that we cannot answer those questions.

The Chairman: Mr. Thompson, I appreciate matters of a judicial nature. You obviously are not going to be asked questions... or, if you are asked questions, the chairman is going to exercise the power of the gavel to rap things into order.

First of all, this is a unique experience, a unique presentation. I want to commend you for your brief. As I said before we adjourned for supper, we have been going all day today and we will be going all day every day after the break next week. We will be going all day until December 3 or December 4, when we go into hibernation and the members see what some of the staff are doing.

Speaking of staff, I want to thank you for your co-operation in accentuating the unique nature of this exercise. There was no hesitation at all... I requested three officials from CTC, and they are now at the table. You have stated your public views, but I do not know all your private views, nor do you know all mine. That is not for the public debate.

[Traduction]

aidé efficacement par le personnel de la Commission. Je ne doute pas que le ministre et vous-même avez pu et pourrez profiter de l'aide éclairée de nos experts.

A ce jour, le mandat du nouvel organisme de réglementation a été décrit en termes généraux. Il semble clair maintenant que le nouvel organisme sera responsable de certaines fonctions exercées actuellement par la Commission canadienne des transports. Il serait équitable de faire en sorte qu'au moment de la conversion, le personnel qui remplit actuellement ces fonctions ou qui s'occupe d'activités relatives, soit transféré au nouvel organisme.

Les principes proposés dans «Aller sans entraves» ne sont qu'une première étape. Lors de la délibération, rappelez-vous que la géographie, l'économie et le tissu social du Canada sont différents de ceux des États-Unis. Adoptez une approche inédite en procédant à la déréglementation et en mettant en place un système de transport où la concurrence jouera un rôle accru. Faites en sorte qu'un organisme indépendant soit effectivement «indépendant». Préservez ces connaissances dont vous disposez déjà.

Messieurs, j'ai assez parlé. Je suis sûr que vous avez beaucoup de questions à poser à mon équipe d'experts et à moi-même. Je vous remercie de l'occasion qui m'est offerte de me présenter devant votre Comité. Monsieur le président, j'aimerais cependant ajouter quelque chose. Nous sommes accompagnés par des spécialistes très compétents, et ces derniers témoigneront. Étant donné le grand nombre de ces derniers, ils vous donneront des avis qui s'alignent généralement sur ceux de la Commission canadienne des transports. Cependant, je vous demanderai de faire preuve d'indulgence si nous devons préciser certaines choses plus tard.

Par ailleurs, monsieur le président, vous n'ignorez pas que certains sujets relevant de notre compétence sont présentement devant les tribunaux; je vous demanderai donc bien vouloir accepter que nous ne puissions pas répondre aux questions s'y rapportant.

Le président: Monsieur Thompson, je comprends de quoi il s'agit. On ne va certainement pas vous poser des questions... ou, si on vous en pose, le président usera de son pouvoir et rappellera les gens à l'ordre.

Pour revenir maintenant à votre présence ici, il s'agit de quelque chose d'unique, tout comme d'ailleurs votre exposé, pour lequel je tiens à vous féliciter. Ainsi que je l'ai dit avant de lever la séance de l'après-midi, nous avons travaillé toute la journée aujourd'hui et continueront à le faire tous les jours après la prorogation de la semaine prochaine. Nous allons en effet travailler tous les jours jusqu'au 3 ou 4 décembre, date à laquelle nous allons commencer à hiberner et regarder ce que font certains des membres du personnel.

Au sujet du personnel justement, je tiens à vous remercier de votre collaboration pour souligner le caractère unique de cette occasion. Il n'y a eu aucune hésitation... J'ai demandé trois cadres supérieurs de la Commission canadienne des transports, et ils sont assis à la table. Vous nous avez fait part de vos idées en tant que représentant de votre organisme, mais je ne

[Text]

As a chairman, I certainly did appreciate, without any equivocation, hesitation, qualification whatsoever—actually even before you got the official request—your allowing three of your staff to come on board, seconded to us to keep our costs down, even though they are still paid by the taxpayers of Canada. Thank God they are, because the Board of Internal Commissioners has sliced our budget to travel across this country by \$43,000-crazy dollars that we will worry about in another forum. But I do appreciate your co-operation very much, and you do have the expertise.

• 2030

Just to throw it open—and I have one question to ask as chairman. I am going to ask the indulgence of the committee to my right; I do not know where the people are to my left, but I will not comment about that as chairman yet, because we all knew you were coming tonight and we wanted you to come.

There is that interesting statement of yours on the top of page 4 of your brief, and this is not of a judicial nature. It may be more of a political nature, but you mention that you have already made a report to the Minister as to how to implement policy changes.

Of course, we all understand around this table that this is one of the shifts perhaps . . . or perhaps recognizing a reality that Ministers give direction and policy, and you say you have given a report to the Minister. I think I know what your answer is going to be, but I would like to get it from you first. I am trespassing on my committee members here, but I wanted to focus on this before we open it up for questioning. You have made a report to the Minister. Is it a written report? Do you have it with you? I think I know what your answer is, but would you give it to the committee?

Mr. Thompson: Yes, it is in written form. It is fairly extensive, covering all of the modes of the present operations of the CTC. I guess I am not quite sure of the procedure . . .

The Chairman: I can take you off the hook. As far as you are concerned, if we ask the Minister his permission, that would be part of the information fed into this committee for our deliberations and part of our report, potentially.

Mr. Thompson: I would be more than pleased to provide it if the . . .

The Chairman: I do not want to play games because . . .

Mr. Thompson: No, no. I understand. My only concern is the protocol, if you would, of providing it to the Minister and then this body. If the Minister says yes, we are happy to give it to you.

[Translation]

connais pas vos pensées intimes, ni vous les miennes. Ce n'est pas pour les oreilles du public.

En tant que président, je vous ai certainement été très reconnaissant, sans l'ombre d'un doute, de nous avoir détaché trois de vos effectifs afin de limiter nos coûts, bien qu'ils soient encore rémunérés par les contribuables canadiens, et vous l'avez même fait avant que nous vous en fassions la demande officielle. Dieu merci ils le sont, car le Conseil des commissaires internes a réduit notre budget de voyages nationaux de 43,000\$, ce dont nous traiterons dans un autre forum. Cela dit, je vous suis très reconnaissant de votre collaboration, et je dirais vous avez effectivement de bonnes connaissances.

J'aimerais maintenant vous poser une question en tant que président. Je vais demander aux gens assis à ma droite de bien faire preuve d'indulgence à cet égard; je ne sais pas où sont ceux à ma gauche—je ne ferai pas pour le moment de commentaire à ce sujet en tant que président—car nous savions tous que vous deviez venir ce soir et nous tenions à ce que vous veniez.

Dans le deuxième paragraphe de la page 4, vous faites une observation intéressante et qui n'est pas de nature juridique. Il s'agit peut-être d'une affirmation davantage politique et, quoi qu'il en soit, vous affirmez avoir déjà fait rapport au ministre sur la façon de mettre en oeuvre les nouvelles orientations politiques.

Bien entendu, nous tous qui sommes assis ici nous rendons compte qu'il s'agit peut-être de l'une de ces réorientations . . . ou reconnaissant peut-être que ce sont les ministres qui orientent un ministère et impriment une politique, vous avez dit avoir remis un rapport au ministre. Tout en me doutant de ce que sera votre réponse, j'aimerais que vous me la donniez. J'empiète ici sur le terrain des membres du comité, mais je tenais à aborder ce point avant que nous passions aux questions. Vous avez donc fait rapport au ministre. S'agit-il d'un rapport écrit? L'avez-vous avec vous? Je crois savoir quelle sera votre réponse mais auriez-vous l'obligeance de la communiquer au comité?

M. Thompson: Oui, c'est un rapport écrit. Il s'agit d'une réponse assez longue couvrant tous les modes des activités actuelles de la Commission Canadienne des Transports. Je crois que je ne suis pas tout à fait sûr de la procédure . . .

Le président: Je peux vous sortir de cette situation inconfortable. Si nous demandons au ministre sa permission, ce document pourrait faire partie des renseignements fournis à notre comité aux fins de nos délibérations et de la préparation de notre rapport.

M. Thompson: Je serai très heureux de vous le fournir si . . .

Le président: Je ne dis pas cela pour la forme seulement.

M. Thompson: Non, non. Je comprends. Ma seule préoccupation, si vous voulez, c'est le protocole à suivre, à savoir fournir le rapport d'abord au ministre puis à votre comité. Si le

[Texte]

The Chairman: Well, if the Minister does not say yes, as chairman, I am going to be very disappointed and/or surprised. I do not really want to put you on the spot, but I really think your report, in view of all the circumstances of this whole study, and especially the situation of the CTC... I certainly welcome it and I am not going to say anything more at the moment. I throw this open to certainly the members for questioning, and I am going to call upon Mr. Taylor, who is one of our senior members and who has been most attentive at all these hearings. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Thompson, I would also like to congratulate you on a very positive submission. I do not think there is anything negative about it; I rather like the positive note.

I am interested in what you say on the top of page 3 in connection with foreign ownership. When Mr. Claude Taylor, the Chairman of Air Canada, was here, he recommended to the committee that we should take a careful view of foreign ownership and follow in the footsteps of the Americans; namely, you do not prohibit foreign ownership, but the Canadians must always have a controlling interest. They never want to get to the place where the foreign has control over the particular industry or trucking industry. What are your views on that?

Mr. Thompson: As I understand the situation in the U.S., there is a provision in their legislation—I do not know the title of the act, or whatever—where a certain percentage cannot be owned by foreign interests, and that of course is their safeguard to providing that foreign interests do not take over American carriers. I guess the extent to which the Government of Canada would wish to restrict that and the percentage to which they would be prepared to use is a matter for their decision. However, it would seem to me to be a very practical way to prevent foreign takeovers.

• 2035

Mr. Taylor: You also mention the weakness in the controls; I think you are referring to the Investment Canada Act. You give an example where a foreign firm might come in and buy a \$5 million trucking firm and expand it after getting into the country. Would you favour a change in the Investment Canada Act so there is never more than 40% ownership by foreigners? Or must there always be 60% control by Canadians?

Mr. Thompson: What we are saying there, sir, is that we saw a situation which could arise under the Investment Canada Act which would allow this situation to occur, and we are pointing it out to the government so they would be aware of this.

Mr. Taylor: You do recognize there are some advantages in permitting some foreign ownership. They bring their money

[Traduction]

ministre est d'accord, nous nous ferons un plaisir de vous le fournir.

Le président: Eh bien, si le ministre n'est pas d'accord, en tant que président, j'en serai très déçu et étonné. Je ne veux vraiment pas vous mettre dans une position difficile mais je suis d'avis que votre rapport, étant donné toutes les circonstances relatives à cette étude et surtout la situation de la Commissions Canadienne des Transports... Enfin, je serai certainement heureux de l'avoir et n'en dirai pas plus long pour le moment. Je veux maintenant permettre aux membres de passer aux questions, et d'abord à M. Taylor, l'un de nos membres les plus anciens et qui a très attentivement participé à toutes ces audiences. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. Monsieur Thompson, je tiens à mon tour à vous féliciter du caractère très positif de votre exposé. Je crois qu'il n'y a rien de négatif dans ce document et qu'il nous donne plutôt une note très positive.

Ce que vous avez dit au sujet de la mainmise étrangère au milieu de la page 3 m'apparaît intéressant. Lorsque M. Claude Taylor, le président d'Air Canada était ici, il nous a recommandé d'examiner attentivement la mainmise étrangère et de suivre l'exemple des Américains. J'entends par là qu'il ne faut pas interdire les intérêts étrangers mais que les Canadiens doivent toujours les contrôler. Ils ne doivent jamais se retrouver dans la situation où c'est l'étranger qui contrôle une industrie donnée, qu'il s'agisse du camionnage ou d'une autre. Que pensez-vous de cela?

M. Thompson: À ma connaissance, aux États-Unis, une loi, dont le titre m'échappe, dispose qu'un certain pourcentage ne peut appartenir à des intérêts étrangers, ce qui bien entendu empêche ces mêmes intérêts d'avoir la mainmise totale sur les transporteurs américains. Le gouvernement du Canada aura donc à décider jusqu'à quel pourcentage il faut aller pour protéger nos intérêts. Toutefois, il me semble qu'il s'agit là d'un moyen très pratique d'empêcher la mainmise étrangère sur les entreprises canadiennes.

M. Taylor: Vous avez également mentionné la faiblesse des moyens de contrôle; je crois que vous faites allusion ici à la Loi sur Investissement Canada. Vous citez en exemple une entreprise étrangère qui achèterait une entreprise de camionnage de \$5 millions puis étendrait ses activités une fois entrée au pays. Êtes-vous favorable à ce qu'on modifie la Loi sur Investissement Canada afin que les intérêts étrangers ne détiennent jamais plus de 40 p. 100 d'une entreprise canadienne? En d'autres termes, les canadiens doivent-ils toujours détenir une participation de 60 p. 100?

M. Thompson: Ce que nous disons, monsieur Taylor, c'est que nous avons entrevu une situation qui pourrait survenir en vertu de la Loi sur Investissement Canada car elle permet qu'une telle chose se produise. Nous la portons donc à l'attention du gouvernement afin qu'il en soit conscient.

M. Taylor: Vous reconnaissez donc qu'il existe certains avantages à permettre qu'une partie des entreprises appar-

[Text]

into the country. They bring their expertise into the country. Consequently, they enhance our country. I often think of what we did in Alberta in the early days.

There was a lot of political opposition to having the Americans come in and drill wells; but they came in and drilled under our regulations and under our control. As a result we have a tremendous oil industry in Canada today, which we never would have had. The Americans actually invested millions of dollars in drive-holes before they had the Leduc find. It seems to me we take a pretty narrow view if we say we do not want any foreign money to come in.

At the same time, I think we should recognize that we want Canadians to have control. Would changes in the Investment Canada Act change your view with regard to that? From your decisions here, I take it you are pointing out possible weak points which could be strengthened.

Mr. Thompson: What we were trying to do, sir, was point out a provision with a weakness if you want limited foreign ownership—if in fact the government in providing new legislation felt there should not be a certain degree of foreign ownership, if there should be total foreign ownership.

We do not have a view as to whether it should be 20%, 50% or 100%. It is just really trying to assist the government. They will make the policy decision.

Mr. Taylor: I appreciate that. I wonder if we could move over to another point, which you have not mentioned in your brief. I am concerned about the inter-switching on our rail lines. The act says that at the present time there is a limit of four miles. What is your view? Do you think that should be maintained or changed?

Mr. Thompson: I wonder if I might pass that question on to Mr. Hackston.

Mr. David Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman and Mr. Taylor, yes, the regulated inter-switching limits governed by General Order T-12 of the commission are four miles. There is inter-switching other than that, which is arrived at by agreement between the railways. There are numerous examples of that across the country. Obviously, the charges for that are higher than they are for the regulated inter-switching.

The commission has been looking at this for the last couple of years with a view to possibly revising those regulations. Just this week the Railway Transport committee has circulated to all the parties who have been involved in this ongoing inquiry a proposal for revision to the inter-switching. It basically proposes a two-tier regulated inter-switching system. We have brought copies of the proposal with us to distribute to the committee, if the committee wishes to receive it.

[Translation]

tienne à des intérêts étrangers. Ces derniers apportent de l'argent dans notre pays. Ils apportent aussi leurs connaissances. Par conséquent, ils aident notre pays à progresser. Je pense souvent à ce que nous avons fait en Alberta autrefois.

À l'époque, il y avait beaucoup d'opposition, sur le plan politique, à ce qu'on laisse entrer les Américains pour creuser des puits; ils sont tout de même venus et ont effectué des forages sous notre surveillance et conformément à nos règlements. Il en est résulté que nous disposons d'une industrie pétrolière imposante au Canada, qui n'aurait pas vu le jour autrement. Les Américains ont investi des millions de dollars dans des forages infructueux avant de découvrir du pétrole à Leduc. Il me semble que ce serait faire preuve d'étroitesse d'esprit si nous refusons tout argent étranger.

En même temps, nous devons reconnaître que les Canadiens veulent avoir la haute main sur leurs affaires. En conséquence, si on modifiait la Loi sur Investissement Canada, cela vous ferait-il changer d'idée? Si j'en juge d'après vos idées, vous portez à notre attention des lacunes possibles auxquelles il y a moyen de remédier.

M. Thompson: Ce que nous essayions de faire, monsieur Taylor, c'était de signaler une disposition qui présente une lacune si vous voulez limiter la participation étrangère—si en fait le gouvernement, dans sa nouvelle loi, estime qu'il ne faudrait pas limiter la participation étrangère mais la laisser atteindre 100 p. 100.

Quant à nous, nous ne savons pas si cette participation doit s'établir à 20 p. 100, 50 p. 100 ou 100 p. 100. Nous cherchons uniquement à venir en aide au gouvernement. C'est à lui de prendre une décision.

M. Taylor: Je vois. J'aimerais maintenant passer à autre chose, que vous n'avez pas mentionné dans votre mémoire. Je songe ici aux manoeuvres inter-services sur nos voies ferroviaires. À l'heure actuelle, la loi précise que cette manoeuvre se déroulera sur au maximum quatre milles. Qu'en pensez-vous? Doit-on maintenir cette disposition ou la modifier?

M. Thompson: Je vais demander à M. Hackston de bien vouloir répondre à cette question.

M. David Hackston (directeur exécutif, direction du trafic et des tarifs, Commission canadienne des Transports): Monsieur le président et monsieur Taylor, oui, les limites en matière de manoeuvre inter-services relevant du règlement T-12 de la Commission sont de quatre milles. Il y a bien d'autres manoeuvres inter-services, qui se fondent sur une entente entre les deux chemins de fer, et on en voit bon nombre d'exemples dans tout le pays. Manifestement, les frais dans ces derniers cas sont plus élevés que dans le cas des manoeuvres inter-services réglementées.

Cela fait déjà quelques années que la Commission étudie cette situation afin peut-être de modifier les règlements. Cette semaine même, le comité du transport par chemin de fer a distribué à toutes les parties qui ont participé à cette enquête une proposition concernant la modification des règlements relatifs aux manoeuvres inter-services. Cette proposition porte sur la création d'un système de manoeuvre inter-services à

[Texte]

We have also brought with us a brief description of what inter-switching is and how it works, so the committee can better come to grips with the notion of what inter-switching is. Rather than my talking extensively it would probably be better if you received the documents, and had an opportunity to read them, and if you have any questions I would certainly be pleased to answer them whenever you wish.

• 2040

Mr. Taylor: That is an excellent idea, but I wonder if I could get a little more information now. Does the CTC set the rate for the inter-switching?

Mr. Hackston: The four-mile inter-switching rate is set by general order of the commission. It was set in either 1951 or 1952, and has not been changed since, and is 1 1/2¢ per hundred pounds. We are looking at revising the rate and possibly the inter-switching limits. The regulated inter-switching limits, as you know, are now four miles.

Mr. Taylor: Who gets the money?

Mr. Hackston: The money goes to the carrier performing the switching. At the present time, I do not believe any of the regulated inter-switching charges are passed on to the shipper. They are just absorbed by the line-haul carrier.

Mr. Taylor: Does the CTC or the government get any portion of this fee?

Mr. Hackston: No. This is a charge for service performed one carrier to another.

Mr. Taylor: Have there been any complaints about the rates?

Mr. Hackston: Yes.

Mr. Taylor: Of being too low or too high?

Mr. Hackston: Being too low.

Mr. Taylor: I guess if they were right in 1951 they would not be right today.

Mr. Hackston: I think that is a fair assumption.

Mr. Taylor: Do you suggest we should read your paper on inter-switching before we pursue it any further?

Mr. Hackston: The basic proposal or suggestion is that there be a maximum charge per car of \$200 within a four-mile limit. Also, in major switching areas that there be a secondary zone beyond the four miles in which the interconnecting inter-switching railways can get together and agree upon a charge, subject to review by the commission, of course. This may change, of course. Maybe we should substitute "agency" for "commission", but with the notion there would be a recourse to the CTC or the new agency, should the carriers not be able to agree upon an appropriate charge.

[Traduction]

double barème. Nous avons d'ailleurs apporté des exemplaires de ce document afin de le distribuer au comité s'il le désire.

Nous avons également apporté une brève description des manoeuvres inter-services afin que les membres du comité en aient une meilleure idée. Plutôt que de vous donner de longues explications, il vaudrait probablement mieux attendre que vous receviez les documents et puissiez les lire; ensuite, si vous avez des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre quand vous le voudrez.

M. Taylor: C'est une excellente idée, mais j'aimerais que vous m'en disiez un peu plus tout de suite. Est-ce que la CCT fixe le tarif de la manoeuvre inter-services?

M. Hackston: Le tarif de la manoeuvre inter-services dans la limite de quatre milles est fixé par une ordonnance générale de la Commission. Ce tarif est inchangé depuis 1951 ou 1952, soit 1.5c. par 100 livres. Nous envisageons de le modifier et peut-être de varier également la zone de manoeuvre inter-services. Comme vous le savez, la limite actuelle est de quatre milles.

M. Taylor: Qui touche l'argent?

M. Hackston: L'argent va au transporteur qui effectue la manoeuvre. Je ne crois pas qu'à l'heure actuelle les frais des manoeuvres inter-services réglementées soient répercutés sur l'expéditeur. Ce coût est simplement absorbé par le transporteur de ligne.

M. Taylor: Est-ce que la CCT ou le gouvernement en touche une partie?

M. Hackston: Non. C'est un droit payé par un transporteur à un autre.

M. Taylor: Avez-vous été saisis de plaintes concernant ce tarif?

M. Hackston: Oui.

M. Taylor: Se plaignait-on qu'il était trop faible ou trop fort?

M. Hackston: Trop faible.

M. Taylor: J'imagine que si le tarif était juste en 1951, il ne l'est plus aujourd'hui.

M. Hackston: C'est une hypothèse raisonnable.

M. Taylor: Vous pensez donc que nous devrions lire votre document sur la manoeuvre inter-services avant d'aller plus loin?

M. Hackston: La proposition consiste essentiellement en une redevance maximale par wagon de 200\$ dans la limite des quatre milles. Par ailleurs, on propose de créer une zone secondaire au-delà de la limite des quatre milles dans laquelle les compagnies ferroviaires qui échangent du fret pourront négocier un tarif, sous réserve de l'aval de la Commission, bien entendu. Cela risque évidemment de changer. Peut-être faudrait-il substituer le terme «organisme» au terme «commission» et se contenter de permettre un recours à la CCT ou au

[Text]

Mr. Taylor: Today, if the two railways agree, do they still have to pay the fee?

Mr. Hackston: Within the four-mile limits, that is set by regulation.

Mr. Taylor: Beyond that?

Mr. Hackston: Beyond the four-mile limit it is strictly agreement between the railways, but it can be appealed pursuant to section 23 of the National Transportation Act.

Mr. Taylor: Thank you very much. We will look forward to reading that paper.

There is just one other question, and this is on page 5 of your brief. You mentioned you have close contact with the transportation . . .

The Chairman: Mr. Taylor, are those the documents to amplify this question of inter-switching, which are going to become part of the record? I was often bemused at how you arrived at the four miles, or the four kilometers, but I guess it is historic. Did that used to be the limit of the bullpens, or the industrial parkland, or whatever?

Mr. Hackston: I am not sure we really know where the four miles came from, but it comes from around 1908, when . . .

The Chairman: I think it is time for freedom to move it a little, at least.

After Mr. Taylor, we are going to move this along, and keep it down to six minutes in order to have flow back and forth. Perhaps someone to my left will show up.

Mr. Taylor: These are the best questions I have heard from the other side during the whole . . .

The Chairman: Ordinarily the chairman would be very impartial, but I must say this is an amazing situation that confronts us today. But keep going, Mr. Taylor, for one more question.

• 2045

Mr. Taylor: I heard that where the four miles came from was when the CPR told the CNR to come forth. I do not know how true it is.

The other question I would like to have is on page 5, where you talk about close contact with the transportation industry. I guess you have heard over the years, particularly in western Canada, that there is a feeling that the CTC was a little too close to the railways and not close enough to the trucking industry. Have you heard that criticism?

Mr. Thompson: I would say, Mr. Taylor, that if I said I had not heard it I would not be quite accurate. Yes, I have heard

[Translation]

nouvel organisme au cas où les transporteurs ne pourraient s'entendre sur un tarif.

M. Taylor: Si deux compagnies ferroviaires aujourd'hui s'entendent, doivent-elles payer quand même la redevance?

M. Hackston: Oui, le règlement l'exige à l'intérieur de la zone des quatre milles.

M. Taylor: Et en dehors?

M. Hackston: En dehors de la limite des quatre milles, il n'y a pas de tarif imposé, mais l'une des parties peut interjeter appel en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports.

M. Taylor: Merci infiniment. Nous attendons avec impatience de lire ce document.

Je n'ai qu'une dernière question, sur la page 7 de votre mémoire. Vous dites être en contact étroit avec . . .

Le président: Monsieur Taylor, s'agit-il là du document sur la manoeuvre inter-services qui va être annexé au procès-verbal? Je me suis toujours demandé comment on est arrivé à ce chiffre de quatre milles, ou de quatre kilomètres mais j'imagine que cela tient à des raisons historiques. Est-ce que c'était la longueur des voies de garage, ou du parc industriel ou quelque chose de ce genre?

M. Hackston: Nous ne savons pas vraiment d'où vient cette limite de quatre milles mais elle a été fixée aux alentours de 1908 lorsque . . .

Le président: Je pense qu'il est temps de laisser *Aller sans entraves*, en tout cas un petit peu.

Après M. Taylor, nous allons faire avancer un peu les choses et réduire les tours à six minutes afin de faciliter l'échange. Peut-être quelqu'un à ma gauche va-t-il vouloir poser des questions.

M. Taylor: Ce sont les meilleures questions que j'ai entendu poser depuis l'autre côté de la table durant tout ce . . .

Le président: Normalement, je me montrerais très impartial mais je dois dire que c'est une situation tout à fait inhabituelle dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Mais allez-y, monsieur Taylor, pour votre dernière question.

M. Taylor: J'ai entendu dire que la limite des quatre milles provient de ce que CP Rail a demandé à CN Rail de se rapprocher. Je ne sais pas dans quelle mesure c'est vrai.

Mon autre question porte sur la page 7, où vous dites que vous êtes en contact étroit avec l'industrie des transports. J'imagine que vous avez souvent entendu la critique, particulièrement en provenance de l'Ouest du Canada, que la CCT est un peu trop proche des compagnies ferroviaires et pas assez proche des entreprises de camionnage. Êtes-vous au courant de cette critique?

M. Thompson: Je mentirais, monsieur Taylor, si je disais que je ne l'ai jamais entendue. Oui, je l'ai entendue durant les quelques années où j'ai travaillé à la CCT.

[Texte]

that criticism over the years, the few years I have been with the CTC.

Mr. Taylor: At one hearing on an abandonment of a rail line I endeavoured to secure for the people the depreciation on a rail line that was a branch line from Rosedale to Eastend Coulee, and the railway refused to give it. At that time the chairman of the western CTC said he thought the question was proper and that I was entitled to that information. But later on I got a letter from the CTC saying they had changed their mind on it, and the railway has refused to give that depreciation figure. I wonder why the CTC would support the railway in refusing to give a figure like that; that really should be public information.

Mr. Thompson: I am not sure whether or not that would be... As you may be aware, Mr. Taylor, we receive a considerable amount of information from the railways with regard to their costing data and whatever, which they feel will inhibit their ability to compete, if you would. These are kept confidential and are only given to us under confidential circumstances. I might ask Dr. Heads, the executive director of rail; he might be able to enlighten you and I a little more on that matter.

Mr. J. Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, I am afraid I do not know the details of the...

The Chairman: Welcome, Mr. Heads. We have seen you before, and it is good to see you again.

Mr. Heads: Thank you, Mr. Chairman. I am afraid I do not have the details of the specific case Mr. Taylor is referring to. But the situation generally on non-prairie branch lines, and indeed on prairie branch lines, before the Western Grain Transportation Act was passed is that depreciation was not normally considered as a cost in the operation of the line and in the payment for subsidies. The only exception to this, Mr. Taylor, is new investment that was made in the branch line after the determination of uneconomic and the order to continue operation had been made.

I find the refusal to provide you with that information extremely surprising, and I would be happy to look into it further.

Mr. Taylor: I would appreciate that. It is the principle I am really concerned about, because the line is now closed out. But there was a very strong feeling on the part of the mine operators that they had paid for that railway several times, and it was still being depreciated. That was the point we were trying to either prove or disprove. I just could not understand why the railway would not give that information so the thing could be settled one way or the other. If you would look into it, I would certainly appreciate it.

The Chairman: This is a very good spot for Mr. Taylor to conclude his questioning at this stage. He will get that, because Dr. Heads has provided other information after the formal hearings of the committee. Mr. Belsher.

[Traduction]

M. Taylor: À l'occasion d'une audience sur la fermeture d'un embranchement, j'ai voulu déterminer quel était l'amortissement d'un embranchement ferroviaire allant de Rosedale à East End Coulee, à titre d'information, et la compagnie a refusé de communiquer le chiffre. À l'époque, le président de l'audience a tranché que j'avais droit à ce renseignement mais j'ai reçu ultérieurement une lettre de la CCT disant qu'elle avait changé d'avis et la compagnie a refusé de nous donner ce chiffre. Je me demande pourquoi la CCT appuierait la compagnie dans son refus de communiquer un chiffre comme celui-ci, qui me paraît appartenir au domaine public.

M. Thompson: Je ne sais pas trop si... Comme vous le savez, monsieur Taylor, les chemins de fer nous confient des quantités considérables de renseignements, notamment sur leur prix de revient etc., et ils craignent que leur divulgation nuirait à leur capacité à soutenir la concurrence. Ce sont donc des chiffres confidentiels et ils ne nous sont communiqués qu'à ce titre. Je vais demander à M. Heads, le directeur exécutif des transports par rail s'il peut jeter un peu plus de lumière sur cette question.

M. J. Heads (directeur exécutif, Comité du transport par rail, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, je crains de ne pas connaître les détails de...

Le président: Bienvenue, monsieur Heads. Nous vous avons déjà vu et c'est un plaisir que de vous retrouver.

M. Heads: Je vous remercie, monsieur le président. Je crains de ne pas connaître les détails de l'affaire précise dont parle M. Taylor. Il se trouve que, de façon générale, dans le cas des embranchements situés ailleurs que dans les Prairies, et même dans le cas des embranchements des Prairies depuis l'adoption de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest, l'amortissement n'était pas normalement comptabilisé comme frais d'exploitation de la ligne, ni pris en considération pour le calcul des subventions. La seule exception, monsieur Taylor, était les investissements nouveaux réalisés sur un embranchement une fois que celui-ci était déclaré non rentable et qu'une ordonnance de maintien en service était rendue.

Je trouve surprenant que l'on ait refusé de vous communiquer ce renseignement et je vais me renseigner davantage.

M. Taylor: Je vous en remercie. C'est le principe qui me gêne, car cette ligne est maintenant fermée. À l'époque, les exploitants de la mine estimaient avoir largement payé de leurs poches l'amortissement de cette ligne, alors que la compagnie continuait à l'amortir. Toute la controverse portait là-dessus et je ne comprends pas pourquoi la compagnie a refusé de communiquer ce renseignement afin de trancher la question une fois pour toutes. Si vous voulez bien vous renseigner, je vous en serais très reconnaissant.

Le président: Je pense que c'est un bon moment pour mettre fin au tour de questions de M. Taylor. Il aura son renseignement car M. Heads en a déjà donné d'autres sur les audiences du Comité des chemins de fer. Monsieur Belsher.

[Text]

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Thompson, thank you for coming tonight, along with your officials. I must say that in just following through along with you I was pleased to see that you had a note of caution about not following the U.S. approach wholesale as we move toward a reregulation of our system.

I was wondering if you would care to comment on what in your opinion would be the major reason that has made us look at reregulating our system.

• 2050

Is it because of the Staggers Rail Act of 1980 in the U.S.? Is it to help us compete with our American counterparts—make it a level playing field? Or is it domestic pressure from within the country itself? Do you have an opinion on that?

Mr. Yves Dubé (Vice-President, Research, Canadian Transport Commission): The way I interpret the situation to be is that the Americans passed this legislation called the Staggers Rail Act. At that time the Canadian railways realized they would be adversely affected. After the fact they did find out that there was some adverse effect on them as far as the U.S. transborder traffic was concerned. This traffic represented some 25% of the total traffic, so it was a very important part. So they came to the Minister and they complained about the situation. They said to the Minister that they should be allowed to enter into confidential contracts, which was not permitted under Canadian legislation; under the Railway Act.

So the Minister turned to the commission and asked for an inquiry to be held on this specific issue, namely the transborder problem. There was first an inquiry by two officers of the commission. Those people went around the country and they were told that not much change was needed; we did not need that change. A report was made to the Minister, and further pressure was put on him by the railroads. The Minister in the end asked the commission to go to a public hearing on the matter.

In the public hearing a consensus was expressed both by the railroads and the shippers—a significant number of shippers—that there should be confidential contracts on the domestic portion of the movement of traffic going to the United States. So the commission, seeing there was this consensus, recommended that such a change be made.

The report was made to the Minister in December 1984—the new Minister; the inquiry had been asked for by the previous Minister. The new Minister said he wanted to overhaul the whole of the transportation legislation, and he would not be going at it on a piecemeal basis like this.

In our report we had said we felt the whole matter of confidential contracting should be examined as far as domestic traffic and traffic to Canadian ports were concerned. So the

[Translation]

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie d'être venu, monsieur Thompson, ainsi que vos collaborateurs. Je dois dire que j'ai beaucoup apprécié ce que vous disiez lorsque vous nous avez mis en garde contre une déréglementation totale, à l'américaine, de notre réseau de transports.

A votre avis, quelle est la principale raison qui amène le Canada à envisager de déréglementer les transports?

Est-ce à cause du *Staggers Rail Act* adopté en 1980 aux États-Unis? Est-ce afin de nous aider à concurrencer les Américains, afin d'équilibrer les règles du jeu? Ou bien s'agit-il de pressions intérieures, de pressions nationales? Avez-vous une opinion à ce sujet?

M. Yves Dubé (vice-président, Recherche, Commission canadienne des transports): J'interprète la situation de la façon suivante. Les Américains ont adopté cette loi, appelée *Staggers Rail Act*. Au même moment, les Canadiens ont réalisé que cette loi aurait des incidences négatives sur eux pour ce qui est du trafic transfrontalier américain. Ce trafic représente 25 p. 100 du trafic total; c'est une part appréciable. Ils ont donc été voir le ministre et lui ont fait part de leurs doléances à ce sujet. Ils lui ont déclaré qu'ils devraient avoir l'autorisation de conclure des contrats confidentiels, ce qui n'est pas permis par la législation canadienne, par la Loi sur les chemins de fer.

Le ministre s'est donc adressé à la Commission et a demandé qu'une enquête soit tenue sur ce sujet précis, notamment le problème du transport transfrontalier. En premier lieu, deux agents de la Commission ont effectué une enquête. Ils ont parcouru le pays et se sont fait dire que les changements requis n'étaient pas énormes, ou encore que nous n'avions pas besoin de ces changements. Un rapport a été présenté au ministre et les sociétés ferroviaires ont accru leurs représentations auprès de celui-ci. Le ministre a finalement demandé à la Commission de tenir une audience publique sur cette question.

Lors de l'audience publique, les sociétés ferroviaires et les expéditeurs—un nombre important d'entre eux—ont exprimé une position commune, à savoir que les contrats confidentiels devraient être permis pour ce qui est de la partie canadienne du trafic à destination des États-Unis. Vu le consensus exprimé, la Commission a recommandé qu'une telle modification soit faite.

Le rapport a été présenté au ministre en décembre 1984, au nouveau ministre. La tenue de l'enquête avait été demandée par le ministre précédent. Le nouveau ministre a déclaré qu'il voulait revoir l'ensemble de la législation sur les transports et qu'il n'apporterait pas de changements à la pièce, comme dans ce cas-ci.

Dans notre rapport, nous avons indiqué que nous croyions que toute cette question des contrats confidentiels devrait être examinée pour ce qui est du trafic intérieur et du trafic en

[Texte]

new Minister asked us to do that and hold a public hearing on that as well.

So if I may answer your question in a short way, I think the pressure for deregulation has come from the U.S. situation; from the Staggers. What we have done—and we said it in the first report—was to try to adjust to what was taking place in the U.S.

Mr. Belsher: Just following up on the confidential contracting, it has been suggested that it be allowed for the trans-border portion of it but not for our domestic movement. Do you think a workable system could be developed that would allow for confidential contracting and still have some control on it? Or how far should we go? Others have suggested that as long as you set at least a minimum tariff, so that it is not a case of the domestic having to subsidize the confidential side of it . . . The railway industry, in my recall, were very concerned about that part of it.

Mr. Dubé: Some fear was expressed in this respect, that some people moving their traffic on open tariff would be paying for people benefiting from confidential contracts. But it is not necessarily the case. We were told during the hearing that shippers in the U.S. thought they had a fantastic deal with those confidential contracts. Apparently it was not the case. And I understand that the railroads, when they go into confidential contracts, make sure they would be making money. I do not know exactly what the situation is in the States, but in our own case, we said that confidential contracts should not be forced on the railroads or the shippers. It is a voluntary arrangement that should be entered into by both parties. We always assumed, though, that there would be a system of open rates that would continue to exist so that shippers could see what the advantage would be of going to a confidential contract as opposed to going to open tender.

• 2055

Mr. Belsher: Can you give us a brief indication as to how the costing for the rates within the rail system takes place now? Is it market controlled, or is it regulated control? And how long does it take for a new set of rates to come forward?

Mr. Dubé: I am going to let Mr. Hackston answer that. But before he says anything on it, I must say that since 1967—I want this to be very clear—rates have been deregulated in this country, and the commission intervenes only in cases where there is a complaint. It could be a complaint about too high a rate or too low a rate. In both cases this involves looking at the cost, and it may be that the commission would fix a rate after a hearing of the case. But this is only in the instances where there is a specific appeal before the commission. I will let Mr. Hackston continue on that.

Mr. Hackston: Thank you, Mr. Dubé.

[Traduction]

direction des ports d'entrée canadiens. Le nouveau ministre nous a donc demandé de tenir également une audience publique sur cette question.

Pour répondre brièvement à votre question, je crois que les pressions en faveur de la déréglementation découlent de la situation aux États-Unis. Ce que nous avons fait—et nous l'avons mentionné dans notre premier rapport—ce fut de tenter de nous ajuster à ce qui se passait aux États-Unis.

M. Belsher: Pour revenir à la question des contrats confidentiels, on a suggéré qu'ils soient autorisés pour le trafic trans-frontalier, mais non pour le trafic intérieur. Croyez-vous qu'il soit possible d'établir un système efficace de contrats confidentiels tout en gardant un certain contrôle sur ce système? Jusqu'où devons-nous aller? Certains ont suggéré qu'il devrait y avoir à tout le moins un tarif minimal, de sorte que le trafic intérieur ne se trouve pas à subventionner le transport faisant l'objet de contrats confidentiels . . . Il me semble que l'industrie des chemins de fer a manifesté de vives inquiétudes au sujet de cet aspect de la question.

M. Dubé: Certaines craintes ont en effet été formulées à ce sujet, c'est-à-dire que certains transporteurs utilisant la tarification ouverte se trouveraient à payer pour ceux qui profitent des contrats confidentiels. Ce n'est pas nécessairement le cas. On nous a dit, lors des audiences, que les expéditeurs américains croyaient avoir fait une excellente affaire avec ces contrats confidentiels. Il semble que ce n'ait pas été le cas. Et je crois comprendre que les sociétés ferroviaires s'assurent, lorsqu'elles concluent des contrats confidentiels, qu'elles feront de l'argent. Je ne sais pas précisément quelle est la situation aux États-Unis, mais, en ce qui nous concerne, nous avons déclaré que les contrats confidentiels ne devraient pas être imposés aux sociétés ferroviaires, ni aux expéditeurs. Il devrait s'agir d'une entente conclue volontairement entre les deux parties. Toutefois, nous avons toujours supposé qu'une tarification ouverte continuerait à exister, de sorte que les expéditeurs pourraient voir les avantages offerts par un contrat confidentiel par rapport à une soumission ouverte.

M. Belsher: Pouvez-vous nous décrire brièvement la façon dont la tarification est établie pour le système ferroviaire actuel? Est-elle régie par les forces du marché, ou fait-elle l'objet d'une réglementation? Et combien de temps prend la mise en place d'un nouvel ensemble de tarifs?

M. Dubé: Je vais laisser M. Hackston répondre à cette question. Mais auparavant, je dois dire que depuis 1967—et je veux que cela soit bien clair—les tarifs ont été déréglementés au Canada, et la Commission intervient uniquement lorsqu'il y a des plaintes. Ces plaintes portent sur des tarifs trop élevés ou trop bas. Dans les deux cas, nous étudions les coûts en cause et, après avoir entendu la plainte, la Commission peut décider de fixer un tarif. Mais cela a lieu uniquement si la Commission est saisie d'un appel. Je vais laisser M. Hackston continuer sur ce sujet.

M. Hackston: Merci, monsieur Dubé.

[Text]

The only thing I would like to add at this juncture to what Mr. Dubé has said is that yes, the rates are set by market forces as the railways see them, how the railways would respond to the market force. The commission does not regulate the rates. That is the question. Now, the rates that the railways set, of course, are subject to the minimum provision of section 276 of the Railway Act which says that all freight rates shall be deemed to be compensatory, and may be subject to section 278 of the Railway Act, which is commonly known as the captive shipper section. But first you have to determine if a shipper is captive. Other than that, the only avenue you would have would be section 23 of the National Transportation Act which would be an appeal that an act, omission or effect of a rate is prejudicial to the public interest. So in general terms the railways are free to set the rates. There are some exceptions to that rule.

Rates on western grain, for example, of course are set by the commission pursuant to the Western Grain Transportation Act. That is the leading example of something that is different. There are also the minimum compensatory rates set by the commission on canola oil and meal moving east of Thunder Bay. That is set pursuant to an Order in Council. And there are the rates on the . . . grain, section 272 of the Railway Act, which are at a frozen level as far as the shippers are concerned. But the railways are compensated by an updated level of rates and they are compensated by the commission on the difference between the frozen level and the compensatory level. Those, I would say, are the only exceptions to the normal market forces.

Mr. Belsher: To follow up on section 23, has it been used very often, or has it been used quite sparingly? Has it worked effectively? How long does it take the process to take place? And are there improvements that can be made to it?

Mr. Hackston: That is a good question.

Mr. Thompson: Maybe you can give the numbers of the cases we have had, and then I would ask Mr. Jones to make some general comments, if I might.

Mr. Hackston: Mr. Chairman, there have been 36 applications to date under section 23 of the National Transportation Act, and we have for you a listing of all 36 of them, right from the application through to the disposition, or, if you will, the current status, in any case, of them. You can see for yourselves how long they have taken. We certainly have copies of that for the committee.

• 2100

The Chairman: It will be fair, Mr. Belsher, to have those tabled. Do you have anything else following on that, Mr. Belsher? I am going to switch the questioning after I throw in one.

Mr. Belsher: No, I think that will be okay.

[Translation]

La seule chose que j'aimerais ajouter à ce moment-ci aux remarques de M. Dubé, c'est que les tarifs sont en effet établis par les forces du marché telles que les chemins de fer les perçoivent et par la façon dont ceux-ci y répondent. La Commission ne réglemente pas les tarifs. C'est là un point important. En outre, les tarifs établis par les sociétés ferroviaires sont évidemment soumis aux dispositions minimales de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, à savoir que tous les tarifs sont réputés compensatoires et peuvent être sujets aux dispositions de l'article 278 lequel est communément connu sous le nom d'article de l'expéditeur captif. Mais on doit d'abord déterminer si un expéditeur est captif. La seule autre possibilité qui s'offre est l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, lequel permet de faire appel si un acte, une omission ou l'effet d'un tarif est préjudiciable à l'intérêt public. En règle générale, les sociétés ferroviaires sont libres d'établir les tarifs. Il y a quelques exceptions à cette règle.

Par exemple, les tarifs pour le transport des céréales de l'Ouest sont évidemment établis par la Commission, conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. C'est là le meilleur exemple de ces exceptions. Il y a aussi les tarifs minimaux compensatoires établis par la Commission pour l'huile et la farine de canola transportées à partir de Thunder Bay vers l'Est. Ces tarifs sont établis en vertu d'un décret du conseil. Mentionnons également les tarifs pour le transport du . . . grain, à l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, lesquels sont fixés à un certain niveau, du moins en ce qui concerne les expéditeurs. Mais les chemins de fer sont compensés par des tarifs réévalués; la Commission les compense également pour la différence entre le niveau fixe et le niveau compensatoire. Je crois que ce sont les seules exceptions aux forces habituelles du marché.

M. Belsher: Pour revenir à l'article 23, l'a-t-on utilisé très souvent, ou au contraire peu souvent? La procédure prévue à cet article fonctionne-elle efficacement? Combien de temps dure toute cette procédure? Peut-on l'améliorer et de quelle façon?

M. Hackston: C'est une bonne question.

M. Thompson: Peut-être pouvez-vous donner le nombre de causes que nous avons eues, et je pourrais ensuite demander à M. Jones de faire quelques remarques générales, si je peux.

M. Hackston: Monsieur le président, il y a eu jusqu'à présent 36 requêtes présentées en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, et nous avons ici à votre intention une liste qui indique ce qu'il est advenu des 36 demandes, de leur présentation initiale jusqu'à leur état actuel, s'il y a lieu. Vous pouvez voir combien de temps la procédure a duré pour ces requêtes. Nous avons certainement des copies de la liste pour le Comité.

Le président: Je crois, monsieur Belsher, qu'il y a lieu qu'elles soient déposées. Avez-vous d'autres questions, monsieur Belsher? Je vais changer l'orientation des questions après avoir posé une question moi-même.

M. Belsher: Non, je crois que ce sera tout.

[Texte]

The Chairman: It is right on point, Mr. Hackston, and this is a question that is given from a prospective of time . . .

Mr. Belsher: Mr. Chairman, just a moment, I think there was another part of the answer coming from another gentleman here.

The Chairman: Oh, yes, Mr. Jones, I am sorry. Excuse me.

Mr. David Jones (Chairman, Commodity Pipeline Transport Committee, Canadian Transport Commission): Thanks, Mr. Chairman.

As I caught the question from Mr. Belsher, it had to do with not only the number of cases, but I suppose one might say the utilization of this section over the years. As Mr. Hackston has pointed out, I think you have a good cross-section in this list which has just been tabled of the long and the short of it; in point of time, the difficult case down to the relatively simple one. It is quite a mixture, and as has been said earlier, if there are questions after you have had an opportunity to digest it, we would be very glad to provide more detailed answers.

But to get to the rest of your question, perhaps I might tackle it by saying just a word or two about why section 23 got itself into the law in the first place. As has already been indicated, it was created as a means of providing an avenue of appeal under the National Transportation Act of 1967 which, as has also been pointed out, practically completely deregulated rail freight rates. So the legislators in 1967, I believe, decided it was necessary to have some way in which a shipper, or anybody else who felt that the new regulation by way of the market or competition was affecting him or her or their business adversely, would have a way of coming to the commission with a case based on the public interest and prejudiced to the public interest.

Now, *Freedom to Move* has a number of observations on section 23 and what is proposed to be done with it, and I think our feeling is that those are all good suggestions which we would support. I am looking at page 55 and 56 of *Freedom to Move*, and I will not bother to go over it directly. Mention is made of the number of appeals, of the length of time it is taking. The proposal is to streamline the provision to make it more accessible, and by making it more accessible, to make it less time consuming and expensive, and to set time limits which would add greater certainty to the remedy in the mind of the person who is wondering whether or not he should commence this kind of litigation.

The final thing I would like to say is that some of these rate complaints under section 23 tend to be very complex; others are straight out-and-out differences of opinion between a railway and a shipper who do not agree on the rate that may be charged. But some of them at times deal with issues which perhaps are of a regional nature or an industry-wide nature, and they tend to become, as I said, very complex. That is what leads to the consumption of a lot of time, that and the fact that issues are sometimes very hard fought.

[Traduction]

Le président: C'est au sujet d'un point particulier, M. Hackston, et c'est une question qui est posée dans une perspective de temps . . .

M. Belsher: Monsieur le président, un instant je vous prie. Je crois qu'il y avait une partie de la réponse qui devait être fournie par un autre témoin.

Le président: Oh, oui, monsieur Jones, je suis désolé. Excusez-moi.

M. David Jones (président, Comité des transports par pipeline des denrées, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président.

Si j'ai bien compris la question de M. Belsher, elle porte non seulement sur le nombre de causes, mais aussi, je crois, sur l'utilisation de cet article au cours des ans. Comme M. Hackston l'a souligné, je crois que la liste que nous venons de déposer donne un bon aperçu des différentes causes au fil des ans, des causes difficiles aux causes relativement simples. Les causes sont variées et, comme nous l'avons indiqué précédemment, si vous avez quelque question que ce soit à poser après avoir pris connaissance de la liste, ce sera pour nous un plaisir de vous répondre plus en détail.

Mais pour revenir au reste de votre question, je peux tenter de la cerner davantage en décrivant d'abord brièvement pourquoi l'article 23 a été incorporé dans la loi. Comme on l'a déjà mentionné, cet article a été conçu dans le but de permettre d'offrir un mécanisme d'appel en vertu de la Loi nationale sur les transports de 1967, laquelle, comme il a déjà été souligné, déréglait de fait et complètement les tarifs ferroviaires. Je crois que les législateurs de 1967 ont jugé nécessaire de donner la possibilité aux expéditeurs ou à quiconque juge que la nouvelle réglementation nuit à ses affaires, en raison du marché ou de la concurrence, d'en appeler à la Commission en faisant valoir l'intérêt public et le préjudice causé au public.

Par ailleurs, *Aller sans entraves* formule un certain nombre de remarques sur l'article 23 et sur les propositions à son sujet; nous croyons que ce sont toutes des bonnes suggestions que nous pourrions appuyer. J'ai les yeux sur les pages 55 et 56 du document *Aller sans entraves* et je ne prendrais pas la peine de tout lire. On y fait mention du nombre d'appels, de la durée de la procédure. On propose de simplifier les dispositions afin de rendre la procédure plus accessible et, ce faisant, de la raccourcir et de la rendre moins coûteuse; on propose également d'établir des délais, ce qui procurerait, à la personne qui se demande s'il faut ou non se lancer dans une contestation de cette nature, une plus grande certitude quant au règlement du problème.

Le dernier point que j'aimerais mentionner est que certaines des plaintes formulées à l'égard des tarifs, en vertu de l'article 23, ont tendance à être très complexes; d'autres sont de simples différends entre une société ferroviaire et un expéditeur quant au tarif qui devrait être facturé. Certaines plaintes portent parfois sur des questions qui revêtent un intérêt régional ou qui portent sur toute une industrie dans son ensemble et elles ont tendance, comme je viens de le dire, à être très complexes. L'étude de ces plaintes requiert donc beaucoup de temps, et il

[Text]

[Translation]

faut aussi mentionner que certaines questions font l'objet de luttes féroces entre les divers intervenants.

• 2105

Industry or shipper groups feel that they have a good case and they are going to fight through to the end. The railways, on the other hand, believe they are right. Litigation can become very lengthy simply because of the attitude of the parties towards it and the unwillingness to settle. We would hope that as changes are made in this provision it will be remembered, despite what I have just finished saying, there is another approach which sometimes works. This is the mediation or settlement route. The commission has devised informal procedures which have been used over the years to facilitate either a resolution or a settlement of individual issues within a case, or sometimes the case itself. Now, I do not know what statistics or data we have on it. Perhaps Mr. Hackston, if you do not mind, Mr. Chairman, could comment on the detail of what I have just finished saying.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I was interested in the length of time and the status column. I am appalled at some of the times of the starts. I see as much as seven years. Three years seems to be quite a normal thing. There is certainly some problem somewhere.

Mr. Dubé: Yes, but this has the legislation as it is. The recommendations that were made after our hearing on Staggers tend to facilitate or shorten the process and make it more accessible to the shippers.

Mr. Thompson: Mr. Hackston, did you have anything to add?

The Chairman: Do not forget—and I am saying this very quickly, I guess—I can understand the Staggers thing, but how many of these appeals were post-Staggers? I am just looking quickly. I mean, the intent may be to speed it up, but has there been any practical experience in this desire?

Mr. Hackston: Well, the Staggers Rail Act was passed in 1980.

The Chairman: There are some since 1980.

Mr. Hackston: There are a number since 1980. I think, Mr. Chairman, if you look at the list, the earlier cases, as Mr. Jones has said, tended to be very large complex cases: the rapeseed case and the annual Canadian newsprint case. These took a long period of time because of the magnitude of the case and the fact that it was new legislation. It was in the process, if you will, of being tested. If you look at some of the latter cases, they did not take such an inordinate length of time. This was partly because of experience, partly because of changes to the procedures the commission followed, or the commission's attempt to speed them up. It was also partly, I think, because a lot of the cases that came along latterly were not as big. Some of them involved rather small issues and could easily be dealt with.

L'industrie ou les groupes d'expéditeurs sont d'avis que leur cause est bonne et ils entendent bien mener la lutte jusqu'au bout. Par contre, les sociétés ferroviaires croient que ce sont elles qui ont raison. Les litiges peuvent devenir interminables uniquement à cause de l'attitude des parties et des positions tranchées qu'elles adoptent. Lorsqu'on modifiera ces dispositions, et malgré ce que je viens juste de dire, nous espérons qu'on se rappellera qu'il existe une autre méthode qui donne parfois de bons résultats. C'est la voie de la médiation, ou du règlement des différends. La commission a mis sur pied des procédures officielles qui ont été utilisées en vue de faciliter le règlement individuel des diverses questions soulevées dans une cause donnée, et qui ont parfois permis de régler la cause entière. J'ignore quelles statistiques nous avons à ce sujet. Peut-être M. Hackston pourra entrer dans les détails, si vous n'y voyez pas d'objections, monsieur le président.

M. Belsher: Monsieur le président, j'étais intéressé par la durée des procédures et par la colonne de l'état des plaintes. Je suis consterné par certaines des dates de début. Je vois ici des durées de sept ans. Trois ans me semble une durée normale. Il y a assurément un problème quelque part.

M. Dubé: Oui, mais la loi est ce qu'elle est. Les recommandations qui ont été formulées après l'audience sur le «*Staggers Rail Act*» ont eu tendance à faciliter ou à raccourcir la procédure et à la rendre plus accessible aux expéditeurs.

M. Thompson: Monsieur Hackston, avez-vous quelque chose à ajouter?

Le président: N'oubliez pas—et je dis cela très rapidement, je crois—que je peux comprendre l'affaire du «*Staggers Rail Act*», mais combien de ces appels ont été entendus après cette affaire? Je jette un coup d'oeil rapide. Ce que je veux dire, c'est que l'intention était d'accélérer la procédure, mais ce souhait s'est-il concrétisé?

M. Hackston: La *Staggers Rail Act* a été adoptée en 1980.

Le président: Il s'en est trouvé quelques-uns depuis 1980.

M. Hackston: Il y en a eu un certain nombre depuis 1980. Je crois, monsieur le président, que si vous examinez la liste, les premières causes étaient, comme l'a dit M. Jones, très complexes, notamment la cause des graines de colza et la cause annuelle du papier journal canadien. Le règlement de ces causes a été relativement long en raison de leur nature complexe et aussi parce qu'il s'agissait de nouvelles lois. Elles étaient pour ainsi dire mises à l'épreuve. Si l'on regarde les causes ultérieures, leur règlement n'a pas pris un temps anormalement long. Cette amélioration était attribuable en partie à l'expérience acquise, et en partie aux modifications de procédure faites par la commission et à ses tentatives d'accélérer la procédure. Elle était également due, en partie, au fait que bon nombre des causes ultérieures n'étaient pas aussi complexes que les premières. Certaines d'entre elles

[Texte]

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Belsher, it was very interesting.

Mr. Jones, in the informal procedure, you say the commission developed its experience over a period of time, not to go the formal route but to have a mediation process. Just off the top of my head, is this any part of the report you have made to the Minister in terms of implementing policy, or is it a separate type of compartment that might help the committee in its deliberations?

Mr. Dubé: There was no legislative provision to this affect. It is something we developed, and it was informal. There was no legislation or regulation behind it.

Mr. Jones: Mr. Chairman, if I may add to it. I think it was also something of a reaction to the point made earlier. There is no doubt about it that some of these cases have taken a long, long time, and we are conscious of it. We did make an effort to try to find ways to overcome some of those problems. One of them was in an appropriate case where the parties were willing, on a voluntary basis, to work under the good offices of an officer of the commission, like Mr. Hackston, or one of those who reports to him, to sit down and explore possibilities for settlement or resolution of issues. There is no legislative mandate for it, although in *Freedom to Move* there are some suggestions about arbitration and that type of thing, so perhaps that suggestion came partly from this informal procedure. I really could not say.

• 2110

Mr. Thompson: Mr. Chairman, I think, in answer to your question, Mr. Hackston might be able to indicate with regard to that information we had given.

Mr. Hackston: Over the years, going back to when Mr. Jones was chairman of the Railway Transport Committee, my branch, in conjunction with the Railway Transport Committee, developed this procedure for mediation which is strictly informal and requires the prior agreement of both the carrier and the shipper to sit down and talk. We do not have records from when it first started, but in any case, we have been involved in this seven times since 1980 and we have found it quite useful. I think we have reached a generally amicable resolution of the problems brought forward. If you look at the whole spectrum of problems and complaints about railway pricing activity, the mediation tends to suit the smaller local issues that are easily identified and situations wherein you can get a bunch of people in a room, just sit down and talk with them about it and get it resolved, instead of having them out in open court and having their positions totally etched in stone, if you will. Perhaps that is an unfortunate choice of words; but when they are committed to a certain position, quite often if you can get them in a room and get them talking, you can get it resolved amicably.

[Traduction]

portaient sur des questions restreintes et il a été facile de les régler.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Belsher, ce fut très intéressant.

Monsieur Jones, au sujet de la procédure officielle, vous avez dit que la Commission a acquis une certaine expérience au fil des ans, non par la voie officielle, mais par celle de la médiation. Cela constitue-t-il une partie du rapport que vous avez présenté au ministre au sujet de la mise en place de politiques, ou s'agit-il d'un autre type de sections qui pourraient aider le Comité dans ses délibérations?

M. Dubé: Il n'y a aucune disposition législative à cet égard. C'est quelque chose que nous avons élaboré, de façon officielle. Cette procédure officielle ne repose sur aucune loi ou sur aucun règlement.

M. Jones: J'aimerais ajouter quelques mots, monsieur le président. Je crois que c'était aussi en réaction au point soulevé précédemment. Certaines causes ont manifestement pris beaucoup de temps à être réglées, et nous en sommes conscients. Nous avons fait des efforts afin de trouver des moyens pour venir à bout de quelques-uns de ces problèmes. L'un de ces moyens était d'offrir les bons offices d'un membre de la commission, comme M. Hackston ou l'un de ses subalternes, aux parties disposées à s'asseoir à une même table et à examiner les façons de régler les problèmes. Il n'existe aucun mandat législatif pour cela, quoiqu'on trouve certaines suggestions sur l'arbitrage et ce genre de choses dans *Aller sans entraves*. La suggestion vient dont peut-être en partie de ce mécanisme informel. Je ne pourrais pas vraiment le dire.

M. Thompson: Monsieur le président, pour répondre à votre question, je pense que M. Hackston pourrait nous donner des indications sur les renseignements que nous avons fournis.

M. Hackston: Mon service a élaboré cette technique de médiation strictement informelle au fil des ans, en collaboration avec le Comité des transports par chemins de fer du temps où M. Jones en était président. Pour appliquer cette méthode, le transporteur et l'expéditeur doivent accepter de se rencontrer pour discuter. Le dossier ne précise pas quand tout cela a débuté, mais quoi qu'il en soit nous y avons eu recours sept fois depuis 1980 et l'avons jugée très utile. Je pense qu'en règle générale nous sommes parvenus à aplanir les difficultés à l'amiable. Si on fait le tour des problèmes et des plaintes relatifs à la fixation des prix par les sociétés ferroviaires, on constate que la médiation se prête davantage aux problèmes locaux d'ordre secondaire qu'on peut facilement identifier ainsi qu'aux situations où il est possible de rassembler les personnes concernées dans un pièce, de s'asseoir et de discuter de la situation plutôt que d'aller en Cour où la position de chaque partie sera gravée à jamais pour la postérité, si vous me pardonnez l'expression. Je choisis peut-être mal mes mots, mais quand quelqu'un adopte une position déterminée, il est très souvent possible de résoudre le problème à l'amiable en s'enfermant simplement dans une pièce et en discutant.

[Text]

The Chairman: Mr. Hackston, just following along, this is a type of exchange that I think can be very helpful to the committee when we try to put into prose all the evidence we get. Your counterpart, if there is such a thing—and I guess the closest will be the ICC in the United States. First of all, what was their time span in terms of their experience, in terms of this appeal procedure, whatever their section is? Secondly, do they have this sort of meditation thing? I then have my hooker question, which I have been saving before I call upon Mr. Gray.

With deregulation in the United States, I suppose the ICC may be doing less than perhaps it did. Is it not the body comparable to yours, in terms of what we are talking about now? What was their track record—without the pun—in terms of the appeal procedure?

Mr. Hackston: Yes, the ICC is our counterpart in the United States in rail matters. Are you referring to post-Staggers or pre-Staggers?

The Chairman: I am referring to both.

Mr. Hackston: Prior to Staggers, they had a system which involved the ICC—and I hope I am right on this. They could investigate and suspend general rate increases prior to their coming into effect if there were complaints on them. Of course, this commission does not have that power.

The Chairman: I was thinking of their timeframe. In what timeframe did they act compared to the interesting table you tabled here today?

Mr. Hackston: I think their timeframe tended to be rather long, as well, having been involved in a couple of cases before the Interstate Commerce Commission at one time. Since Staggers, they of course have a different kind of process; they have what is called a market dominance test. As a result of Staggers, some groups in industry in the United States, say the coal shippers in particular, have perceived problems and there are market dominance cases going before the Interstate Commerce Commission. I understand some of them have been running for quite a period of time. I could not give you the exact time, but I could certainly provide you with the information. I can have it put together and provide you with it.

The Chairman: That might be helpful, just to get some comparison. Mr. Forrestall, do you have an interjection?

Mr. Forrestall: I did and I trust, Mr. Chairman, that I am not being too irrelevant . . .

The Chairman: On this point, because you are never irrelevant.

Mr. Forrestall: Well, I will come back to it then because it had to do with a report which had been sent along to the Minister. I would like to make sure that I understand which report had been sent along to the Minister.

[Translation]

Le président: Si je suis votre raisonnement, monsieur Hackston, il s'agit là d'une façon d'échanger les idées qui pourrait s'avérer très utile pour le Comité quand il essaie de jeter sur papier toutes les preuves soumises à son attention. La contrepartie du Comité, s'il y en a une, serait je pense l'ICC aux États-Unis. En premier lieu, j'aimerais savoir sur combien de temps s'étale leur expérience en ce qui concerne cette procédure d'appel, peu importe le service qui s'en occupait? En second lieu, l'ICC recourt-elle à ce type de médiation? Ensuite avant de passer à M. Gray, je poserai la question piège que je réserve pour la fin.

Depuis l'avènement de la déréglementation aux États-Unis, je suppose que les activités de l'ICC ont perdu de l'ampleur. Cet organisme n'est-il pas comparable au vôtre en ce qui concerne l'objet de cette discussion? Quelle a été sa performance sur cette voie—sans vouloir faire de jeux de mots—avec la procédure d'appel?

M. Hackston: Oui, l'ICC est notre contrepartie aux États-Unis en ce qui concerne les chemins de fer. Vous reportez-vous à la période qui a précédé ou suivi Staggers?

Le président: Aux deux.

M. Hackston: Avant Staggers, les États-Unis utilisaient un système auquel participait l'ICC—j'espère ne pas me tromper. Il était possible de mener une enquête et de suspendre les hausses générales de tarif avant leur entrée en vigueur s'il y avait plainte. Bien sûr, notre Commission n'a pas ce pouvoir.

Le président: Je pensais plutôt aux délais. Combien de temps leur fallait-il pour adopter des mesures, comparative-ment au calendrier très intéressant que vous avez présenté aujourd'hui?

M. Hackston: Ayant moi-même participé à quelques cas soumis à l'*Interstate Commerce Commission*, je pense que les délais étaient assez longs également. Depuis Staggers bien sûr, le procédé a changé; on recourt maintenant à ce qu'on appelle un «test de domination du marché». Depuis la venue de Staggers, quelques groupes industriels américains, je pense en particulier aux expéditeurs de charbon, ont éprouvé certaines difficultés et des cas de «domination du marché» ont été soumis à l'*Interstate Commerce Commission*. Je crois comprendre que certains de ces cas sont à l'étude depuis très longtemps. Je ne pourrais pas vous dire exactement depuis combien de temps, mais je pourrais sûrement me renseigner. Je pourrais trouver ces données et vous les transmettre.

Le président: Cela pourrait nous être utile, ne serait-ce qu'à titre d'indication. Monsieur Forrestall, vous avez une question?

M. Forrestall: Oui monsieur le président, et je pense que je ne déborderais pas trop du sujet.

Le président: Sur cette question, car vous ne débordiez jamais du sujet.

M. Forrestall: Eh bien dans ce cas j'aimerais revenir au rapport qui a été remis au ministre. Je voudrais m'assurer que je ne me trompe pas de rapport.

[Texte]

• 2115

The Chairman: No, no. That has already been covered in parts . . . You may have been out of the room. On page 4 of their report?

Mr. Forrestall: Yes. I would just like for clarification to ask whether or not the report referred to at page 4 in your lead paragraph is a report to the Minister as the result of a request from him for an opinion with respect to railway investigation. I think the Minister sought to . . .

The Chairman: I think you may have been out of the room. We covered that and it was a report they have given to the Minister. It is a little more delicate and we are going to ask the Minister to produce it.

Mr. Forrestall: I am not terribly sure if it is delicate or not, but I would like to ask the Minister which report you are referring to. Is it a report as a result of a request from him, or for your chairman's observations with respect to how we might treat all railway incidents?

Mr. Thompson: No. If I might clarify it, this was a report prepared by the various modal committees and sent to the Minister under my signature with . . .

The Chairman: [Inaudible—Editor] . . . from you to give some advice on implementing policy.

Mr. Thompson: The Minister had invited comments on *Freedom to Move* and our comments were zeroed in on what we perceived were possible problems in implementation.

Mr. Forrestall: When was this, might I ask?

Mr. Thompson: On October 4 it went out under my signature.

Mr. Forrestall: To the Minister?

Mr. Thompson: To the Minister, yes.

Mr. Forrestall: Thank you very much.

The Chairman: Thank you.

I must say that Mr. Belsher opened up many interesting fields. I was about to throw out a question in terms of the perspective of Mr. Forrestall and me, and Mr. Benjamin, too, now. But when I first started to throw it out Mr. Benjamin was not physically present, but he was very much, I think, present—I do not know if he was; actually, no—when the National Transportation Act was debated and the father of the CTC—and this is my question—the then Minister of Transport, Mr. Pickersgill, who of course later became Chairman of the CTC, said there was no such thing as a captive shipper. I remember that very distinctly during the debates, etc.

Now, gentlemen, I do not ask you necessarily to stand or fall on Mr. Pickersgill—God rest his soul, which is still very much around every so often, depending on where you go—but I would like to know, from your experience and your history and

[Traduction]

Le président: Non, non. Nous avons déjà abordé cela en partie . . . Peut-être étiez vous sorti. La page 4 du rapport?

M. Forrestall: Oui. Pour clarifier les choses, je désirerais seulement savoir si le rapport dont il est question au paragraphe de la page 4 correspond ou non à un rapport présenté au Ministre à sa demande expresse, pour lui donner un avis sur l'enquête relative aux chemins de fer. Je pense que le Ministre voulait . . .

Le président: Vous étiez sans doute absent. Nous avons touché cette question. Il s'agit bien d'un rapport remis au ministre. Le point est un peu plus délicat et nous demanderons au ministre de nous en remettre copie.

M. Forrestall: Je ne sais pas vraiment s'il s'agit d'une question délicate, mais j'aimerais demander au ministre à quel rapport vous faites allusion. S'agit-il d'un rapport produit à sa demande ou d'un rapport que votre président devait commenter sur la façon dont nous pourrions traiter tous les incidents relatifs aux chemins de fer?

M. Thompson: Non. Si je peux éclaircir la situation, il s'agit d'un rapport préparé par les différents comités sur les moyens de transport et transmis au ministre avec ma signature et . . .

Le président: [Inaudible—Editeur] . . . de vous, pour le conseiller sur la manière d'appliquer la politique.

M. Thompson: Le ministre désirait des commentaires sur *Aller sans entraves*, mais nous nous sommes concentrés sur ce qui, à notre avis, pourrait constituer des difficultés de mise en oeuvre.

M. Forrestall: À quand remonte-t-il?

M. Thompson: Le rapport a été transmis le 4 octobre après m'avoir été présenté pour signature.

M. Forrestall: Au ministre?

M. Thompson: Oui, au ministre.

M. Forrestall: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Je dois avouer que M. Belsher a ouvert plusieurs avenues intéressantes. J'étais sur le point de poser une question vue sous l'angle de M. Forrestall et de moi-même, et maintenant de M. Benjamin. Quand j'ai envisagé de la poser la première fois, M. Benjamin n'était pas présent matériellement. Cependant il l'était vraiment, je pense—je ne suis pas sûr qu'il l'était; finalement, non—lorsque nous avons discuté de la Loi nationale sur les transports et parlé du père de la CCT—et ceci est ma question—M. Pickersgill, alors ministre des Transports mais qui devait par la suite bien sûr assumer la présidence de la CCT, a déclaré qu'il n'existait rien de tel qu'un marché captif. Je me rappelle très distinctement qu'au cours du débat, etc.

Maintenant, messieurs, je ne vous demande pas nécessairement de prendre position pour ou contre M. Pickersgill—qu'il repose en paix, même si son fantôme semble revenir nous hanter de temps à autre, selon la direction que prend cette

[Text]

your expertise, your thoughts about this captive shipper. Is it straight myth? Is it straight reality? How do you define it, and what are your answers to it?

Mr. Thompson: I would again refer this question to Mr. Hackston, who is seeing heavy duty this evening.

Mr. Hackston: Notwithstanding the experience with section 278 of the Railway Act—as I think you know, there has been only one appeal under section 278, which is known as the captive shipper provision, and that appeal of course was unsuccessful—I guess there is such a thing as a captive shipper. The question is how you define what a captive shipper is. I think perhaps there are different degrees of captivity, and how do you deal with it? I suppose these are all things your committee is going to be trying to get answers to.

I suppose if you want to look at it from a spectrum of captivity then perhaps you could start with somebody like the coal shippers, who are generally in remote locations served by one railway, who are dependent upon unit train operations to get their coal to port. So it is a large operation, shipping one large bulk commodity to, generally, one specific point. While they may have a highway going by, I do not think it is practical to suggest that they would revert to trucking if they were dissatisfied with the railway, unlike, say, many manufacturing concerns. So from that point of view, in a commercial sense they may be the most captive kind of industry. Now, maybe coal is not the best example, but that kind of industry. Coal is an example. That is perhaps on an industry basis. In others, you can perhaps come down to, if you will, a localized situation where a railway has a local monopoly. I think there are probably a number of examples of that.

• 2120

I think the other aspect that you may want to consider is: All right, they are captive, but is the railway abusing its position? And how do you determine that it is abusing its position, if it is or if it is not? Perhaps by comparison with rates from another point shipping a similar commodity that has alternate services. It is kind of hard to define a notional thing, although I should not suggest that captivity is notional. But a lot of people perceive themselves to be captive when perhaps they are not.

The Chairman: In a deregulated environment, a more deregulated environment, do you see from your experience and history that the potential of captivity is going to increase or decrease, talking about notional thoughts? And if so, what are we going to do about it?

Mr. Hackston: I suppose you are either captive or you are not.

[Translation]

enquête—j'aimerais savoir, compte tenu de votre expérience, de vos connaissances et de votre expertise, ce que vous pensez d'un expéditeur captif. S'agit-il d'un mythe? Est-ce la réalité? Comment définissez-vous ce concept et quelle serait votre réponse?

M. Thompson: Je renvoie encore une fois la question à M. Hackston qui fait vraiment les frais d'un tir de barrage ce soir.

M. Hackston: Abstraction faite de notre expérience avec l'article 278 de la Loi sur les chemins de fer, comme vous le savez sans doute il n'y a eu qu'un appel logé en vertu de cet article, qu'on appelle celui de l'expéditeur captif, et cet appel bien sûr, a échoué—je suppose qu'un marché captif est une réalité. La question est de le définir. Sans doute y a-t-il différents degrés de captivité, mais comment doit-on s'en occuper? Je suppose que votre Comité cherche à répondre à toutes ces questions.

Je présume que si vous examinez la question du point de vue de la captivité, peut-être faudrait-il prendre pour exemple les expéditeurs de charbon. Ceux-ci se trouvent habituellement dans un endroit éloigné desservi par un seul chemin de fer dont ils dépendent pour acheminer leur produit à bon port. Il s'agit donc d'une entreprise importante qui expédie une grosse quantité de produit en vrac, en règle générale vers un point précis. Quoiqu'une route puisse passer à proximité, je pense qu'il est inutile de dire que l'entreprise reviendrait au camionnage si elle n'était pas satisfaite du service de la société ferroviaire ce qu'elle ne ferait pas, disons, pour des difficultés de fabrication. Donc, si l'on part de ce point de vue, il pourrait s'agir du type d'industrie le plus captif sur le plan commercial. Peut-être le charbon n'est-il pas le meilleur exemple, mais bien ce genre d'industrie. Le charbon n'est qu'un exemple. C'est-à-dire du point de vue du type d'industrie. Ailleurs, il est possible qu'on en vienne, par exemple, à une situation où la société ferroviaire détiendrait un monopole régional. Il y a vraisemblablement un certain nombre d'exemples de ce genre de situation.

L'autre aspect que vous voudrez sans doute envisager est le suivant: oui, le marché est captif, mais le chemin de fer abuse-t-il de sa situation? Et comment pourrait-on déterminer s'il abuse ou non de sa situation? Peut-être en comparant le tarif à celui applicable à un autre endroit où l'on expédie un produit similaire, mais où il existe d'autres moyens de transport. Il est difficile de définir une notion aussi abstraite, mais je ne devrais peut-être pas suggérer que la captivité est une abstraction. Beaucoup d'entreprises croient sans doute être captives alors qu'en fait elles ne le sont pas vraiment.

Le président: Dans un milieu déréglementé, avec une plus grande déréglementation, pensez-vous, compte tenu de votre expérience et de vos connaissances, que les risques de captivité auront tendance à augmenter ou à diminuer, sur le plan abstrait? Dans l'affirmative, que pourrions-nous faire pour y remédier?

M. Hackston: Je suppose qu'on est captif ou qu'on ne l'est pas.

[Texte]

I was mentioning coal, but I think if you checked in the United States—and we could certainly check the record—there are probably a lot of coal shippers who are participants in confidential contracts, for example, and yet here we are talking about them being captive. So it is really a question of how is the captivity treated by the carrier perhaps. In many cases, there is market competition from another producing point and if the railway does not come up with a suitable package, if you will, when you are talking about something like coal—it is not just a rate, it is a whole package—if the railway does not come up with a suitable package, it is not going to have any traffic, because the mine will close. So it is a very complex situation that is perhaps very hard to deal with in a formula rate-setting mechanism like we have now. Perhaps the way to deal with it would be through general rate appeals with the expedited type of procedures that are suggested in *Freedom to Move* and that the commission suggested to the Minister in its report of June this year.

The Chairman: A functional appeal procedure rather than extension of inter-switching and things like that.

Mr. Hackston: No. I was thinking of a more functional general appeal provision that captive shippers could also use, but not necessarily something directed specifically to captive shippers.

Mr. Dubé: Mr. Chairman, I want to make something clear. When you talk about a deregulated environment, you talk about a deregulated environment in general, but as far as captive shippers are concerned, if there is such a thing and there is, I think there has to be some regulation applied to that.

Mr. Taylor: But would not a shipper who is 100 miles away from a railway be captive to the trucks? There is no other way you could ship the bulls.

An hon. member: You could walk them!

The Chairman: That was an interesting example, Mr. Taylor. You were not using it as a metaphor either. You were using a factual situation. Okay. I am sorry, members. I have taken . . . This has been very interesting. Mr. Gray. I have had too much intervention, I have been told, and I have three or four more who are waiting.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. I was beginning to feel like a backbencher for a while.

The Chairman: Join the club, Mr. Gray. That is why we are all here.

Some hon. members: Oh, oh!

• 2125

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. I would like to start off by going back to

[Traduction]

J'ai parlé du charbon, mais je suppose que si l'on vérifiait la situation aux États-Unis—ce serait sûrement possible—on constaterait sans doute qu'un bon nombre d'expéditeurs ont ratifié des contrats confidentiels mais que nous continuons à les considérer comme un marché captif. Finalement, la question consiste peut-être à voir comment le transporteur perçoit la captivité. Dans de nombreux cas, la concurrence se fait sentir à un autre endroit et si la société ferroviaire ne présente pas d'offre convenable, si vous le voulez, lorsqu'on parle de quelque chose comme le charbon—il ne s'agit pas seulement d'un tarif, mais d'une offre complète—si la société ferroviaire ne présente pas une offre convenable donc, il n'y aura plus aucun trafic car la mine devra fermer ses portes. Il s'agit donc d'une situation très complexe qu'on traitera probablement avec beaucoup de difficulté avec un mécanisme où l'on doit recourir à une formule pour fixer les tarifs, comme c'est le cas actuellement. Pour rectifier la situation, il faudrait peut-être loger des appels sur les tarifs généraux au moyen de la procédure simplifiée que suggère *Aller sans entraves* et que la Commission a reprise dans son rapport au ministre du mois de juin.

Le président: Un mécanisme d'appel fonctionnel plutôt qu'une extension du système de permutation ou d'autre chose du même genre.

M. Hackston: Non. Je pense plutôt à un mécanisme général d'appel plus fonctionnel auquel pourraient recourir les expéditeurs captifs, pas nécessairement quelque chose destiné exclusivement à ces derniers.

M. Dubé: Monsieur le président, je voudrais éclaircir un point. Quand vous parlez d'un milieu déréglementé, vous parlez d'un milieu déréglementé en général. Néanmoins, en ce qui concerne les expéditeurs captifs, en supposant qu'une telle chose existe et cela semble bien être le cas, je pense qu'un certain règlement serait de rigueur.

M. Taylor: Un expéditeur qui se trouve à 100 milles d'une voie de chemin de fer ne serait-il pas captif des entreprises de camionnage? Il n'y aurait aucune autre façon d'expédier les taureaux.

Une voix: On pourrait toujours les faire marcher!

Le président: L'exemple était intéressant, monsieur Taylor. Vous ne vous en serviez pas comme métaphore. Vous utilisiez une situation réelle. Bien. Je m'excuse, messieurs les membres. J'ai pris . . . tout cela a été très intéressant. Monsieur Gray. On m'a dit que j'interviens trop souvent. Trois ou quatre autres personnes attendent encore.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Je me sentais un peu comme sur une voie de garage.

Le président: Bienvenue parmi nous, monsieur Gray. Nous sommes tous ici pour cette raison.

Des voix: Oh, oh!

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci monsieur le président. J'aimerais tout d'abord revenir à notre

[Text]

the beginning. It has been suggested by a former witness that perhaps the Standing Committee on Transport is not the proper forum to look into deregulation for the *Freedom to Move*. This has been on record. It has been mentioned that it is not the position of the Members of Parliament to look into this, nor is it the position of the Transport officials, but that it should have been given to a royal commission. I wonder, Mr. Thompson, if you would like to make a comment on that.

Mr. Thompson: Maybe I could say that as the Canadian Transport Commission we have always felt very comfortable before the Standing Committee on Transport, having come here every year since 1967.

Mr. ForreSTALL: But never in this role.

Mr. Thompson: But never in this role. I do not think I would like to go any further on that, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: He was looking for your public thoughts, not your private ones.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I personally feel that this is our place, even though some of us are lacking some experience. But we are definitely interested in it. It has also been suggested by previous witnesses that perhaps even though the Minister has said that safety will not be compromised with *Freedom to Move* or deregulation . . . I would like to ask you a three-part question. First, do you think that is a possibility? Second, in the case of accidents, should the investigation of accidents be conducted by an independent agency? Third, would you favour the establishment of an intermodal accident investigation board?

Mr. Thompson: I guess I might call upon the chairman of the rail committee to present our views on rail safety and accident investigation.

The Chairman: Mr. Walter.

Mr. John F. Walter (Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman. I think we could begin by saying that while there has been some criticism of the safety function and how it has been carried out by the Railway Transport Committee, nevertheless over the long haul I think we have a pretty good record. To comment on how it should be handled in the new regime I think would take some speculation on my part, because we have not been given a great deal of indication as to how this matter will be handled. It was mentioned briefly in *Freedom to Move*, but there were no details.

Looking at it from the point of view of how we have conducted railway safety investigation and railway safety regulation, we can see that the function that is now under one body would probably be split three ways: one part of it,

[Translation]

point de départ. Un témoin antérieur a laissé entendre que le Comité permanent sur les transports n'était peut-être pas vraiment l'enceinte appropriée pour examiner la question de la déréglementation présentée dans «Aller sans entraves». Nous en avons pris bonne note. Il a été mentionné que ce n'était pas l'affaire des membres du Parlement d'étudier ce problème, ni celui des fonctionnaires des Transports, mais qu'il aurait fallu confier le tout à une commission royale d'enquête. Je voulais savoir, monsieur Thompson, si vous désirez présenter des observations à ce sujet?

M. Thompson: Je pourrais préciser qu'à la Commission canadienne des transports, nous nous sommes toujours sentis à l'aise devant le Comité permanent sur les transports, puisque nous venons ici tous les ans depuis 1967.

M. ForreSTALL: Mais jamais à ce titre.

M. Thompson: Non, jamais à ce titre. Mais je ne tiens pas à m'étendre sur ce sujet, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Il cherchait à connaître votre opinion à titre officiel, non à titre privé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je pense, personnellement, que nous sommes ici à notre place, même si certains d'entre nous manquent un peu d'expérience. Mais la question nous intéresse véritablement. Certains témoins antérieurs ont abordé la question de la sécurité et même si le Ministre a répondu que celle-ci n'était pas en danger avec «Aller sans entraves» ou la déréglementation, j'aimerais vous poser une question à trois volets. Tout d'abord, pensez-vous qu'il y a quand même des dangers? En second lieu, en cas d'accident, l'enquête devrait-elle être menée par un organisme indépendant? En troisième lieu, êtes-vous en faveur de la création d'une commission intermodale d'enquête sur les accidents?

M. Thompson: Je pense que je pourrais faire appel au président du Comité sur les chemins de fer pour qu'il vous présente notre point de vue sur la sécurité ferroviaire et les enquêtes sur les accidents.

Le président: Monsieur Walter.

M. John F. Walter (président, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président. Je pourrais peut-être commencer par dire que même si la sécurité a fait l'objet de certaines critiques, concernant la façon dont elle a été assurée par le Comité des transports par chemin de fer, je pense que dans l'ensemble notre dossier est extrêmement positif. Pour préciser comment la sécurité devrait être traitée sous le nouveau régime, je serais contraint d'avancer de pures conjectures car on ne nous a pas encore donné énormément de directives à ce sujet. La question est abordée brièvement dans «Aller sans entraves», mais sans détails.

Mais si l'on s'appuie sur la façon dont nous avons mené les enquêtes relatives à la sécurité des chemins de fer et abordons la question du point de vue de la sécurité ferroviaire, on peut voir que la fonction qui relève actuellement d'un seul orga-

[Texte]

accident investigation, would go to the proposed multimodal accident investigation board or commission or whatever it is going to be called; one part may go to the Department of Transport Surface Transportation Administration; another part, the economic regulation, may go to the new regulatory agency.

To answer your question about how this might work, we have already notified the Minister. At his request, we have responded to a letter setting out our views on the multimodal accident investigation board. We would not have difficulty agreeing that this might be a good way to go, but in our response to the Minister we told him we did not think it was necessary; we thought it might not be as efficient an operation to create a separate board that would not have the staff and the expertise and would have to call on some other department of government to provide that sort of back-up.

However, if the government does decide to create a multimodal accident investigation board, then I think my view is that it should be an independent board; it should have the mandate to hold public inquiries to get the necessary information to conduct investigations, and it should have the legal power to take corrective steps. I say this because of our experience, or at least the information we have about the National Transportation Safety Board in the United States. I think that sort of system can work.

• 2130

However, in the U.S. I think the experience has been that they have difficulty deciding which accidents to investigate. In our case, we investigate several thousand accidents and incidents a year, and one of the things a multi-modal board would require would be pretty clear guidelines as to what types of accidents they would investigate.

I believe there was another part to the question, Mr. Chairman.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The first part was whether you think safety will be compromised because of deregulation.

Mr. Forrestall: Never. It is not possible.

Mr. Walter: I think safety could be compromised if the accident investigation were put off in one department, such as with a multi-modal accident investigation board, and they did not have the expertise to draw on or, as in the States, did not have sufficient staff to carry out all accident investigations.

[Traduction]

nisme serait probablement fractionnée en trois: la première sous-fonction, les enquêtes sur les accidents, serait probablement confiée à la Commission ou au Conseil multimodal d'enquête sur les accidents, peu importe son nom; une deuxième sous-fonction pourrait être rattachée à l'Administration canadienne des transports de surface de Transports Canada; la troisième, enfin, la réglementation économique, pourrait faire partie des attributions du nouvel organisme de réglementation.

Pour répondre à votre question au sujet des modalités de fonctionnement, nous avons déjà prévenu le Ministre. À sa demande, nous avons répondu à une lettre et, dans notre réponse, nous avons exprimé notre point de vue au sujet de la Commission multimodale d'enquête sur les accidents. Nous pensons que cette Commission pourrait être effectivement un mécanisme valable, mais dans notre réponse au Ministre, nous avons dit que nous ne nous jugeons pas son existence indispensable. Nous croyons en effet que ce ne serait peut-être pas la façon la plus efficace de procéder que de créer une commission distincte qui n'aurait ni le personnel ni les compétences voulus, et qui serait obligée de faire appel à un autre ministère de l'État pour obtenir ce genre de soutien.

Quoi qu'il en soit, si le gouvernement décide de créer effectivement une commission multimodale d'enquête sur les accidents, je pense alors que celle-ci devrait être un organisme indépendant. Elle devrait avoir le mandat de tenir des audiences publiques pour obtenir l'information dont elle a besoin dans son enquête et elle devrait être investie de pouvoirs légaux suffisants pour prendre des mesures correctives. Je parle en connaissance de cause ou, du moins, en m'appuyant sur l'information dont nous disposons au sujet du *National Transportation Safety Board* des États-Unis. Je pense que ce genre de système peut fonctionner.

Le problème, aux États-Unis, c'est qu'il a toujours été difficile de décider sur quels accidents il fallait mener une enquête. Dans notre cas, nous examinons plusieurs milliers d'accidents et d'incidents par an et il faudrait donc que la commission multimodale dispose de lignes directrices extrêmement claires sur la nature des accidents devant faire l'objet d'une enquête.

Je pense qu'il y avait une autre partie à la question, monsieur le président.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans la première partie, il vous était demandé si vous pensez que la sécurité risque d'être compromise par suite de la déréglementation.

M. Forrestall: Jamais, ce n'est pas possible.

M. Walter: À mon avis, la sécurité pourrait être mise en danger si les enquêtes sur les accidents étaient confiées à un seul organisme, comme par exemple la Commission multimodale d'enquête sur les accidents et que celui-ci ne disposait pas des spécialistes nécessaires ou, comme aux États-Unis, manquait de personnel pour mener une enquête sur tous les accidents.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I have one last question, Mr. Chairman. If we go to branch lines, the concerns of the railways have been brought to the committee, saying that the process for application of branch-line abandonment takes too long. Could you outline briefly to the committee the process followed in these cases?

Mr. Walter: The process is this. When an application arrives at the commission, the matter goes to the Railway Transport Committee and a decision is taken on advice from staff as to whether or not it should be handled as a file hearing or a public inquiry. In the process of doing that, we require the railways to post notices about their intentions to abandon any particular line. They send notices to Members of Parliament, local politicians and so on, and we wait until we see what kind of response we get from them. That assists the committee in deciding whether to hold a public inquiry or not. Once it is decided to hold a public inquiry, if that is the course to be taken, then we try to assemble the necessary panel and staff to hold the public inquiry, get the public's views, and try to arrive at a decision.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Do you think, sir, that the legislation should be changed so that if the regulatory agency takes too long to make a decision the legislation could make the decision?

Mr. Walter: No, I do not believe that. I would like to ask Dr. Heads to bring you up to date on just where we stand with hearings at the present time, and applications that are before the committee.

Dr. Heads: Mr. Chairman, I think this committee has been told by a witness from CN that frequently we have delays of two, three and four years, and even longer periods of time than that. The current position in respect of non-Prairie branch lines is that we have two applications outstanding from 1982, which is three years ago, and none from earlier than 1982. Of these two applications, one is currently outstanding because further information is still awaited from CN.

We have four applications made in 1983, which still await disposition. Of these four applications, public hearings were held on two in October of this year. The third public hearing is scheduled to take place in November—I think, in this week. This is not a very large number of applications outstanding, and we feel there is a danger that the delays on this have been somewhat exaggerated.

As far as the Prairies branch lines go, as the committee knows, these have been protected for most of the last decade and longer by Orders in Council. Consequently, it has not been possible for the commission to take rapid action in these areas.

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'aurais une dernière question à poser, monsieur le président. Dans le cas des lignes secondaires, les chemins de fer ont fait part au Comité de leurs préoccupations en disant que le processus de demande applicable à l'abandon des embranchements prend beaucoup trop de temps. Pourriez-vous expliquer brièvement au Comité quelles sont les formalités à suivre dans ce cas?

M. Walter: Voici, lorsqu'une demande d'abandon parvient à la Commission, le dossier est soumis au Comité des transports par chemin de fer, qui décide en prenant appui sur les conseils du personnel s'il convient de se contenter de simples audiences ou de mener un débat public. Entretemps, nous demandons aux chemins de fer de publier des avis au sujet de leur intention d'abandonner l'embranchement. Ces avis sont envoyés aux membres du Parlement, aux autorités politiques locales, etc., et nous attendons de voir quelle est la réaction de ces personnes. Ce processus aide le Comité à décider s'il faut ou non tenir des audiences publiques. Si l'on décide en faveur de la formule des audiences publiques, nous essayons alors de former un comité d'enquête et de nommer du personnel pour diriger les audiences, consigner le point de vue du public et en arriver à une décision.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pensez-vous, monsieur, qu'il conviendrait de modifier la loi de manière à ce que si l'organisme de réglementation tarde trop pour prendre une décision des dispositions soient prévues pour permettre la prise de décision?

M. Walter: Non, je ne le crois pas. Je demanderais à M. Heads de faire le point sur la façon de procéder actuelle concernant les audiences et les demandes présentées au Comité.

M. Heads: Monsieur le président, si j'ai bien compris, un témoin du CN aurait déclaré au Comité que nous accumulions des retards de deux, trois, quatre ans, et même davantage. Pour faire le point sur nos dossiers actuellement au sujet des embranchements hors-Prairies, il nous reste deux demandes non encore réglées depuis 1982, c'est-à-dire il y a trois ans, mais aucune qui soit antérieure à cette date. Sur ces deux demandes, il en est une qui n'est pas encore réglée parce que nous attendons encore des informations du CN.

Nous avons entre les mains quatre demandes qui remontent à 1983 et attendent encore une décision. Sur ces quatre demandes, deux ont fait l'objet d'audiences publiques pendant le mois d'octobre de cette année. La troisième audience publique est inscrite au calendrier de novembre, c'est-à-dire cette semaine, je pense. Au total, donc, le nombre de demandes en souffrance n'est pas très élevé et j'ai l'impression qu'on a quelque peu tendance à exagérer légèrement les retards.

Si l'on se penche maintenant sur les embranchements des Prairies, ceux-ci, comme le sait fort bien le Comité, ont été protégés pendant presque toute la décennie précédente, et le sont encore par décret en conseil. Par conséquent, il n'a pas été possible que la Commission intervienne rapidement sur cette question.

[Texte]

[Traduction]

• 2135

As far as the costs that are involved in this, in respect of all non-Prairies branch lines the claims made by the railways for subsidies for the calendar year 1984 total some \$16 million. In fact, when the claims are examined what is paid would be less than that. That of course is much less than the amount of money involved where the commission has been devoting most of its efforts, the amount of money involved in the Western Grain Transportation Act, which is of the order of \$600 million.

In respect of payment to the railways, the subsidy payments are made for all periods of time following 90 days after the application is placed. So the railways do not lose out financially by delay in the hearing, except in the sense that they of course lose the cost of money, as they have not been paid promptly on this.

The Chairman: Thank you.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, gentlemen. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Mr. Gottselig.

Mr. Gottselig: Thank you, Mr. Chairman. Many of the questions I would like to raise have been covered already in some detail, but there were a couple of questions and observations to a degree I would like to make, Mr. Thompson, regarding some of Mr. Taylor's questions on inter-switching and the charges related to that. Is it possible for the CTC to get involved in encouraging the railways to broaden out their policy with regard to inter-switching? Would we not all be served better if they went beyond this four-mile limit by a fair distance and did away with some of this back-haul?

Mr. Hackston: Mr. Chairman, the four-mile limit on inter-switching is regulated inter-switching under general order T-12 of the commission. There are a number of examples of inter-switching far beyond four miles where the railways have come to an agreement for inter-switching for charges, which they negotiate between themselves. There is a large operation in Montreal east, Toronto, North Bay, Hamilton; those are the ones that immediately come to mind. There have been disputes on them from time to time, but nevertheless they are there and the railways have agreed on them over the years.

Mr. Gottselig: There is quite a bit of that going on at the present time.

Mr. Hackston: There is a fair bit of traffic interchanged that way, yes. To my knowledge, there is nothing to stop them getting together to agree on it.

Mr. Gottselig: Can the CTC take an active role in encouraging them to do this? I am thinking about our part of the world, where we are abandoning one line and the CN and the CP

Passons maintenant à ce qu'il en coûte à ce chapitre. Pour ce qui est de tous les embranchements hors-Prairies, les demandes de subventions présentées par les chemins de fer pour l'année civile de 1984 s'élèvent à 16 millions de dollars. Il faut préciser qu'à la suite de l'examen des demandes, les montants qui seront versés seront inférieurs à cette somme. Naturellement, il s'agit là de sommes beaucoup moins élevées que celles qui se rapportent au secteur qui accapare la plus grande partie des énergies de la Commission, à savoir l'administration de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, de l'ordre de 600 millions de dollars.

Pour revenir aux subventions versées aux chemins de fer, celles-ci sont accordées pour compenser les pertes à compter de 90 jours après le dépôt de la demande. Il s'ensuit que les chemins de fer n'ont rien à perdre financièrement par le report de l'audience, à l'exception peut-être du loyer de l'argent, du fait qu'ils n'ont pas toujours été remboursés rapidement à cet égard.

Le président: Merci.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, messieurs. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gray. Monsieur Gottselig.

M. Gottselig: Merci, monsieur le président. Bon nombre des questions que je voudrais soulever ont déjà été traitées de façon assez approfondie, mais j'aimerais revenir sur certaines d'entre elles et présenter des observations, monsieur Thompson, concernant certains aspects des problèmes mentionnés par M. Taylor au sujet des échanges de matériel et des frais qui s'y rapportent. La CCT serait-elle en mesure d'encourager les chemins de fer à assouplir la politique les concernant? Est-ce que tout le monde ne serait pas mieux servi si les chemins de fer allaient bien au delà de cette limite des quatre milles et mettaient un terme à cette pratique du *back haul*?

M. Hackston: Monsieur le président, la limite de quatre milles relative aux échanges est réglementée aux termes de l'ordonnance générale T12 de la Commission. Il existe plusieurs exemples qui vont au delà des quatre milles lorsque les chemins de fer en sont arrivés à un accord sur les frais à imposer, qu'ils négocient entre eux. Cela se fait en grand à Montréal-est, à Toronto, à North Bay et à Hamilton; ce sont là les exemples qui me viennent immédiatement à l'esprit. Certes, il y a bien eu quelques désaccords à leur sujet de temps à autre, mais il n'en reste pas moins que ces ententes existent et que les chemins de fer ont réussi à les conclure au cours des années.

M. Gottselig: Ce genre d'accord est donc assez répandu actuellement.

M. Hackston: Les échanges qui se font de cette façon sont effectivement assez répandus. À ma connaissance, rien n'empêche les chemins de fer de s'entendre entre eux à ce sujet.

M. Gottselig: La Commission pourrait-elle intervenir davantage pour les encourager dans cette voie? Je pense à nos problèmes particuliers ici au Canada, où, lorsqu'il y a abandon

[Text]

seem to be having some problems in joint use of the line or in transferring rail lines. They have to take tonnage into consideration when they are negotiating transfer of existing rails.

Mr. Hackston: I do not think we are really talking about inter-switching here. I think you are talking about perhaps transfer of ownership of lines or joint track usage, which is different from inter-switching. In the case of inter-switching, they actually physically exchange the cars from one railway to another.

Mr. Gottselig: CN hauls CP's cars, and vice-versa.

Mr. Hackston: That is right. Say CN serves the industry, but CP is the line-haul carrier because the receiver at the other end is local to CP. So CN does an interswitch for CP at the end that CN serves.

Mr. Gottselig: Okay. I am confusing the two then. I see what you mean.

You mentioned in your brief your concern about the dominance of an American or of a foreign company coming in and purchasing a small trucking transport company. Could this not happen with say a U.S. firm expanding into Canada?

Mr. Hackston: In the trucking mode?

Mr. Gottselig: Yes, say just by being based in the U.S. and running into Canada.

Mr. Hackston: I might call upon our motor vehicle people to enlighten us on that: Mr. Robert Martin, who is the executive director of the Motor Vehicle Transport Committee.

Mr. Robert Martin (Executive Director, Motor Vehicle Transport Committee, Canadian Transport Commission): Could I have your question again please, sir?

Mr. Gottselig: I just wondered if an American company, for example, could move in here and dominate the market while they are in Canada while they are based in the U.S.

• 2140

Mr. Martin: Through our section 27, Acquisitions and Mergers in the Trucking Business, American truckers now have gained access to Canada through application, through notices of acquisition. These notices under this section 27 go out to the public through us—through the company itself—and, if there are no objections from any interested parties at that time, then according to that section of the act, the file is closed.

If, however, there is an objection from any interested party, then this triggers an investigation by the commission, which

[Translation]

d'embranchement, le CN et le CP semblent avoir de la difficulté à s'entendre sur l'usage commun des voies ferrées ou le transfert des voies. Ils doivent tenir compte des tonnages lorsqu'ils négocient le transfert de voies existantes.

M. Hackston: Je ne pense pas que nous parlions vraiment d'échanges de matériel dans ce cas. Vous faites sans doute allusion au transfert de propriété des voies ferrées et à l'usage commun des voies ferrées, ce qui est différent de la banalisation du matériel. Dans ce dernier cas, les wagons sont matériellement transférés d'un chemin de fer à l'autre.

M. Gottselig: Le CN transporte les wagons du CP, et vice versa.

M. Hackston: C'est exact. Supposons que le CN desserve l'industrie mais que le CP soit le transporteur d'acheminement du fait que le réceptionnaire à l'autre extrémité se trouve dans un secteur exclusif au CP. Le CN doit donc procéder à l'échange pour que le CP puisse prendre la relève à la fin de la voie du CN.

M. Gottselig: D'accord. Je confondais les deux. Je vois ce que vous voulez dire.

Vous faisiez part dans votre mémoire de vos inquiétudes au sujet de la prédominance d'une société américaine ou étrangère qui viendrait faire l'acquisition d'une petite entreprise de camionnage. Ne serait-ce pas là le cas d'une entreprise américaine qui voudrait s'étendre au Canada?

M. Hackston: Dans le domaine du camionnage?

M. Gottselig: Oui, disons que cette entreprise aurait son siège social aux États-Unis mais qu'elle exploiterait des circuits au Canada.

M. Hackston: Je vais faire appel à nos spécialistes des véhicules automobiles pour nous éclairer à ce sujet: M. Robert Martin, qui est le directeur exécutif du comité des transports par véhicule à moteur.

M. Robert Martin (directeur exécutif du Comité des transports par véhicule à moteur, Commission canadienne des transports): Pourriez-vous répéter votre question, monsieur, s'il vous plaît?

M. Gottselig: Je me demandais tout simplement si une société américaine, par exemple, pouvait s'installer ici et dominer le marché canadien tout en conservant son siège social aux États-Unis.

M. Martin: Aux termes de l'article 27 de la Loi portant sur les acquisitions et les fusions dans l'industrie du camionnage, les transporteurs routiers américains ont maintenant accès au marché canadien en présentant des demandes et en publiant des avis d'acquisition. Ces avis, en vertu de l'article 27, doivent être rendus publics par nos soins, ou par l'intermédiaire de la société elle-même, et, si les parties intéressées ne soulèvent pas d'objections dans les délais prescrits, l'article de la Loi autorise la fermeture du dossier.

Mais si une objection est soulevée par une partie intéressée, il s'ensuit une enquête menée par la Commission qui peut

[Texte]

investigation could give rise to a public hearing. The interesting part about this at the present time is the commission has had, in the trucking area, 747 notices of acquisition since 1968. Objections were raised in 14 cases. Fourteen hearings were held and not one of those applications was turned down, because the objectors could not show that this acquisition would be detrimental to the public interest or unduly restrict competition.

Mr. Gottselig: Would that same thing apply then to, say, western truckers who wanted to get running rates to carry goods back to the west; say, for example, the people who were hauling cattle down here?

Mr. Martin: Now you are talking about domestic truckers . . .

Mr. Gottselig: Yes.

Mr. Martin: —running westward from . . .

Mr. Gottselig: Running from east—bringing bringing livestock down to Ontario and wanting to carry various goods back.

Mr. Martin: At that point, sir, you are talking about domestic interprovincial carriage and, as you probably know, the responsibility for the regulation of interprovincial carriage in Canada rests with the provinces at the present time. While the jurisdiction may be . . .

Mr. Gottselig: We do not have any role to play there at all then?

Mr. Martin: The federal government has the jurisdiction in this matter, but as a result of the Motor Vehicle Transport Act that was adopted by Parliament in 1954, the responsibility for the regulation has been given to the provinces. As a result, any carrier from the west or from any province wishing to cross boundaries into another province is required to go before the transportation board of that province.

Mr. Gottselig: When we are dealing with freight rates and who is and who is not a captive, are we sure that the railways are giving us a good rate? If you are alongside of the CP Rail or CN Railway, you are a captive of that particular rail line. Are the railways really competitive on their rates?

Mr. Thompson: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: I think what you are getting at is whether there is price competition between the railways.

Traditionally, the railways are permitted—and they are permitted now to get together and charge what is called common rates—that is, they can get together and agree to charge the same rate from A to B as one another. You would not, of course, have a captive shipper if you had both railways in that situation. The legislation does not force them to get together to set rates; it is permissible; they are allowed to do it. The bulk of rates is set that way at the present time. It has gradually been changing over the years, I might add. A number of things have happened.

[Traduction]

donner lieu à une audience pulique. Le plus intéressant de tout cela pour l'instant, c'est que la Commission a reçu, dans le secteur du camionnage, 747 avis d'acquisition depuis 1968. Des objections ont été soulevées dans 14 cas. On a tenu 14 audiences publiques mais aucune des demandes n'a été refusée, du fait que les parties intervenantes n'ont pu démontrer que l'acquisition serait préjudiciable à l'intérêt public ou restreindrait indûment la concurrence.

M. Gottselig: Le même cas s'appliquerait-il, disons, aux transporteurs routiers de l'Ouest, transportant du bétail, par exemple, qui voudraient rentabiliser leur voyage de retour en remportant des produits de l'Est?

M. Martin: Vous parlez maintenant du camionnage intérieur . . .

M. Gottselig: Oui.

M. Martin: . . . en direction de l'Ouest à partir de . . .

M. Gottselig: À partir de l'Est—c'est-à-dire transportant du bétail jusqu'ici en Ontario et se montrant désireux de remporter divers produits dans l'Ouest.

M. Martin: À ce moment-là, monsieur, nous parlons de transport intérieur interprovincial et, comme vous le savez sans doute, la responsabilité de la réglementation du camionnage extraprovinciale au Canada relève actuellement des provinces. Bien sûr, cette compétence . . .

M. Gottselig: Nous n'avons donc pas notre mot à dire dans ce cas?

M. Martin: Le gouvernement fédéral jouit de pouvoirs constitutionnels à cet égard, mais par suite de l'adoption en 1954 de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, la responsabilité de la réglementation a été cédée aux provinces. Il s'ensuit que tout transporteur de l'Ouest ou de toute autre province qui désire franchir une frontière pour se rendre dans une autre province doit d'abord s'adresser à la Commission des transports de cette province.

M. Gottselig: On parle par ailleurs de tarifs-marchandises, d'expéditeurs qui sont captifs et d'expéditeurs qui ne le sont pas, mais pouvons-nous être certains que les chemins de fer nous accordent des tarifs raisonnables? Si vous vous trouvez le long d'une voie du CP ou du CN, vous êtes forcément captif de cette ligne de chemin de fer particulière. Les chemins de fer sont-ils donc vraiment concurrentiels quant à leurs tarifs?

M. Thompson: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Je pense que vous demandez en fin de compte s'il y a concurrence des prix entre les chemins de fer.

Traditionnellement, les chemins de fer étaient autorisés—et ils le sont encore—à se mettre d'accord pour imposer ce qu'on appelle des tarifs communs, c'est-à-dire qu'ils peuvent s'entendre pour fixer le même tarif du point A jusqu'au point B. Évidemment, si les deux chemins de fer ne s'entendaient pas, il n'y aurait pas d'expéditeurs captifs. La loi ne les oblige pas à s'entendre pour fixer les tarifs, mais c'est là une pratique autorisée, les chemins de fer ont le droit de le faire. La plupart des tarifs sont d'ailleurs fixés de cette façon à l'heure actuelle.

[Text]

Of course, they do not collectively set the rates under the Western Grain Transportation Act because they are set by the commission. They do not collectively set rates to and from the United States any more. And we have seen increasing evidence in the last year or so of the railways competing on a price basis—not informing one another of what they are doing. We are aware of this because we are getting more visitors from the railways coming up to look at each other's tariffs that we have on file, carrying portable photocopiers.

• 2145

Mr. Gottselig: They are competitive.

Mr. Hackston: They are becoming increasingly competitive. In the case of the transborder traffic, they have of course become competitive because of their concerns with the U.S. anti-trust laws. The traditional anti-trust exemption which railways had on pricing in the States has, by and large, been removed. It is a legal question. I really do not want to get into it too much because I am not a lawyer. But certainly a lot, if not virtually all, of the protection that the railways had over the years for pricing collectively has gone in the United States. The railways are concerned about the extraterritorial reach of U.S. anti-trust law. So there is this concern.

Mr. Gottselig: Because of the lateness of the hour, Mr. Chairman, this is all I have.

The Chairman: We have Mr. Benjamin and Mr. Forrestall.

But just on this, it is a competition. Mr. Hackston, do you think this business of competition or predatory pricing can be best addressed in a new National Transportation Act? Perhaps going back to your earlier comment or the comment by one of you gentleman, should there be a more functional expeditious appeal procedure or—a big “or”—should it be outside the National Transportation act and come under the Competition Act? What would be your practical experience in this field? I am hoping that perhaps you can give some direction to the committee. This is a real question we have to address.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, we have a case of a somewhat similar nature before the commission at the present time. Therefore, we are somewhat restricted in our answer to the question.

The Chairman: Will the case be resolved before December 13?

[Translation]

La situation a évolué au cours des années, je dois dire. Plusieurs éléments sont intervenus.

Bien sûr, ils ne déterminent pas collectivement les tarifs dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, car ces tarifs sont fixés par la Commission. Ils ont cessé également de s'entendre pour fixer les tarifs de transport à destination et en provenance des États-Unis. De nombreux indices sont apparus depuis un an environ, qui indiquent que les chemins de fer ont commencé à se faire concurrence dans les prix, sans informer les autres de leurs intentions. Nous avons été sensibilisés à cette pratique car de plus en plus de représentants de chemins de fer se présentent chez nous pour consulter les barèmes de leurs concurrents que nous avons dans nos dossiers, en apportant même avec eux des photocopieuses portatives.

M. Gottselig: Ils sont compétitifs.

M. Hackston: Ils deviennent de plus en plus compétitifs. Dans le cas du trafic transfrontalier, ils sont bien sûr devenus compétitifs en raison des préoccupations qu'ils nourrissent à l'égard des lois anti-trust des États-Unis. L'exemption anti-trust dont bénéficiaient traditionnellement les compagnies de transport ferroviaire à l'égard de l'établissement des prix aux États-Unis n'existe pour ainsi dire plus. Il s'agit d'une question juridique. Je ne veux pas m'aventurer à en parler davantage, car je ne suis pas avocat. Mais il est certain qu'une grande partie, sinon l'ensemble, de la protection dont jouissaient les compagnies de transport ferroviaire depuis des années à l'égard de l'établissement des prix de façon collective n'existe plus aux États-Unis. Les compagnies s'inquiètent de la portée extra-territoriale de la loi anti-trust américaine.

M. Gottselig: Comme il se fait tard, monsieur le président, je ne poserai pas d'autre question à M. Hackston.

Le président: Messieurs Benjamin et Forrestall.

Mais il y a concurrence simplement à ce niveau. Monsieur Hackston, croyez-vous qu'une nouvelle Loi nationale sur les transports permettrait de mieux traiter cette question de concurrence, ou d'établissement de prix avide? Peut-être, en revenant aux commentaires que vous ou l'un de ces messieurs avez formulés précédemment, devrait-on établir une procédure d'appel plus fonctionnelle et plus rapide ou—un «ou» prononcé—cette question devrait-elle relever non pas de la Loi nationale sur les transports mais bien de la Loi sur la concurrence? En quoi consiste votre expérience pratique en ce domaine? J'espère que vous serez à même de fournir certaines directives au comité. Cette question doit absolument être traitée.

M. Thompson: Monsieur le président, la commission se penche actuellement sur un cas assez similaire à celui-ci. Nous ne pouvons donc fournir une réponse très précise.

Le président: Le cas sera-t-il réglé d'ici au 13 décembre?

[Texte]

Mr. Thompson: I have the chairman of the panel here, but I dare not ask her, Mr. Chairman.

The Chairman: No, I do not want to put anyone on the spot unduly. I can understand your dilemma, and perhaps it is a policy directive of the Minister. I am thinking of the act and the need for us to come up with a report on this issue. I do not want to trespass on something currently before the commissioner or any committee of the commission.

Mr. Thompson: I could say something limited on it, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, perhaps if you could. I asked the question about December 13 not too facetiously. Again, you could have some input by memo for our committee and staff to assess for our report.

Mr. Thompson: I also understand your dilemma, Mr. Chairman. Mr. Hackston, maybe you could speak on the principle of the . . .

Mr. Hackston: All right. At the moment, of course, there is a provision in section 276 of the Railway Act which says that all freight rates shall be compensatory. This could be interpreted to be a prohibition of predatory pricing or pricing below the cost of the movement. I am not too clear on the history of it, but it comes from the MacPherson Royal Commission, I believe. The concern at the time was with the railways pricing predatorily against truckers. I believe this is the background of the section, subject to verification; it has been a long time since I read it. I would not be surprised, for instance, if the truckers have the same concern now. How real it is, I do not know. I would think it is certainly there as a latent concern.

• 2150

The Chairman: If there is some way to address it, it should be addressed more under the National Transportation Act than under some other act that has been in the embryonic stage of the bureaucracy and government for many, many years, i.e. the Competition Act. In other words, it should be directed specifically; if it is dealing with transportation, in principle it should be some type of section 276 in a modified form or in a new National Transportation Act. Is that . . .

Mr. Dubé: Mr. Chairman, I think we are very often faced with a situation such as this where something can be done by different bodies in government. In this particular case, if a matter such as this has to be studied by the competition tribunal, they will have to turn to the CTC for the costing expertise. The first thing you know you have two bodies involved, which probably will not agree with each other. I think it was wise to reserve transportation matters and competition in transportation to one body.

[Traduction]

M. Thompson: La présidente du groupe d'étude est actuellement ici, mais je n'ose lui poser la question, monsieur le président.

Le président: Mon intention n'est pas de placer qui que ce soit dans l'embarras. Je comprends le dilemme auquel vous êtes confronté, et il s'agit peut-être d'une directive de politique du ministre. Je songe simplement à la loi et à la nécessité de publier un rapport sur la question. Je ne veux pas empiéter sur les travaux actuels du commissaire ou d'un quelconque comité de la Commission.

M. Thompson: Je peux peut-être fournir un élément de réponse, monsieur le président.

Le président: Oui, peut-être. Je vous ai parlé du 13 décembre sans facétie. Vous pourriez rédiger une note à l'intention de notre comité au sujet du rapport.

M. Thompson: Je comprends fort bien votre dilemme, monsieur le président. Monsieur Hackston, peut-être pourriez-vous nous parler du principe de . . .

M. Hackston: Très bien. À l'heure actuelle, bien entendu, l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer contient une disposition voulant que tous les tarifs marchandises soient compensatoires. Cela peut signifier qu'il est interdit d'établir des prix avides ou des prix en-deçà du coût réel du service. Je n'en sais pas très long sur les antécédents de cette question, mais je crois qu'elle découle des travaux de la Commission royale d'enquête MacPherson. Les préoccupations actuelles touchent les compagnies de chemins de fer qui établissent des prix défavorables à l'endroit des compagnies de camionnage. Je crois que l'article 276 porte sur cette question, mais il me faudrait m'en assurer, puisque cela fait très longtemps que je ne l'ai pas lu. Je ne serais pas surpris, par exemple, que les compagnies de camionnage nourrissent la même inquiétude. Dans quelle mesure cette inquiétude est-elle justifiée, je ne le sais pas. Je serais plutôt porté à croire qu'il s'agit d'une inquiétude latente.

Le président: S'il existe une façon de régler cette question, cela devra être en vertu de la Loi nationale sur les transports plutôt qu'en vertu de la Loi sur la concurrence, qui n'a pas quitté le stade embryonnaire depuis bon nombre d'années. En d'autres mots, il faut agir de façon spécifique. Si la question relève du transport, en principe nous devrions faire appel à une quelconque version modifiée de l'article 276 ou encore à une nouvelle Loi nationale sur les transports. Est-ce . . .

M. Dubé: Monsieur le président, je crois qu'il arrive très souvent qu'une question puisse être traitée par différents organismes gouvernementaux. Dans le cas qui nous occupe, le tribunal de la concurrence, s'il doit examiner la question, devra consulter la CCT au sujet des coûts. Deux organismes seront donc concernés, et il est probable qu'il ne s'entendront pas. Je crois donc qu'il est avisé de charger un seul organisme des questions liées au transport et à la concurrence en ce domaine.

[Text]

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall, you had an interjection. Then we will hear from Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall: Very briefly, Mr. Chairman, I would like very much to get into a prolonged discussion about that previous question which I was not sure you would dare tread.

I want to go back to the question of safety and the concern expressed that any dissection of existing functions, if not properly planned, can result in inefficiencies and deterioration in safety and security. You qualify it by the words "if not properly planned". I want to ask if you have an opinion—and I have read the learned response by Mr. Marchand to the concerns that I personally have for the establishment of some priory body that can accept such responsibilities for the sole purpose of removing any concern about conflict of interest in acts, investigation and safety matters. With your qualifier, "if properly planned", would it be possible—and I am not talking about dissecting or losing control over that expertise and that level of experience at all; I am thinking only of placing it in a slightly different milieu so there is no question of conflict—do I draw the proper imprints that in fact it could be placed in a separate grouping?

Mr. Thompson: Mr. Walter.

Mr. Walter: Yes, Mr. Chairman, I think that is quite correct. What we mean by properly planned is that the multimodal accident investigation board should have a legal mandate to take steps and not just simply to recommend to another body, which might cause another investigation. I think I can give you an example of that sort of thing in the Mississauga incident where we had a royal commission examine the accident and make recommendations. Then the commission, with its expertise, was obliged to ask the railways to show cause why they should not abide by the recommendations laid down by the Canada Grain Commission. We had to go through the whole process again and look at it in terms of our mandate and in terms of the economic impact on the railways; we finally sorted the thing out. I therefore think one of the requirements should be that this multimodal accident investigation board should have the necessary staff to carry out proper public examination of accidents and then to make recommendations or to have the ability to take corrective steps to correct whatever they have found in their investigations.

Mr. Forrestall: I think that would be contemplated, Mr. Chairman. I appreciate that response. It is a very, very complex and difficult subject, as some of you have been pursuing it for 10 or 15 years have come to learn and understand. I wanted only to reassure you, that with any change in the regulatory process, the Minister remains quite adamant that those changes will not affect safety. Where there is the slightest possibility of that happening, those regulations will remain in place until they are improved upon or until, I might add, other acceptable and better alternatives are available to us. Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Le président: Merci. Monsieur Forrestall, vous avez quelque chose à dire. Nous écouterons ensuite M. Benjamin.

M. Forrestall: J'aimerais, monsieur le président, revenir très brièvement sur cette question que vous avez soulevée plus tôt.

Il s'agit de la sécurité et des préoccupations soulevées à l'effet que la dispersion des fonctions actuelles, si elle n'est pas planifiée correctement, pourrait entraîner une détérioration de la sécurité et de la sûreté. Vous dites «si elle n'est pas planifiée correctement». J'aimerais connaître votre opinion—j'ai lu la réponse éclairée de M. Marchand aux préoccupations que je nourris personnellement à l'égard de la création d'un organisme chargé uniquement de régler toute question de conflits d'intérêts en matière de lois, d'enquêtes et de sécurité. Lorsque vous dites «si elle n'est pas planifiée correctement», est-il possible—et je ne parle pas de disperser ou de perdre le contrôle à ce niveau, je pense seulement à le confier à un milieu légèrement différent de façon à éviter tout conflit d'intérêts—donc, est-ce que je me trompe en croyant que ce contrôle pourrait être confié à un groupe distinct?

M. Thompson: Monsieur Walter.

M. Walter: Monsieur le président, c'est à peu près cela. Ce que nous voulons dire par «planifiée correctement», c'est que la Commission d'enquête sur les accidents multimodaux devrait avoir pour mandat de prendre les mesures qui s'imposent, et non uniquement de recommander à un autre organisme de le faire, ce qui exigerait dans certains cas une autre enquête. Je peux vous donner à titre d'exemple l'incident de Mississauga, dans le cas duquel une Commission royale a été chargée de mener une étude et de formuler des recommandations. La Commission a ensuite été forcée de demander aux compagnies de transport ferroviaire de démontrer pour quelles raisons elles ne pouvaient mettre en oeuvre les recommandations déposées par la Commission canadienne du grain. Nous avons donc dû recommencer tout le processus en fonction de notre mandat et de l'impact économique pour les compagnies ferroviaires. Finalement, nous avons réussi à démêler tout cela. Je suis donc d'avis que la Commission d'enquête sur les accidents multimodaux devrait disposer des employés nécessaires pour procéder à des études publiques appropriées en rapport avec les accidents et pour présenter des recommandations, de même qu'être autorisée à prendre les mesures correctrices qui s'imposent le cas échéant.

M. Forrestall: Je crois que nous songerons à cette solution, monsieur le président. J'apprécie beaucoup la réponse de M. Walter. Il s'agit d'une question très très complexe que certains d'entre vous étudient depuis 10 ou 15 ans et sont parvenus à comprendre. Je voulais simplement vous assurer que le ministre insiste absolument que les changements qui pourraient toucher le processus de réglementation n'affectent pas la sécurité. Dans les cas où il y a la moindre possibilité que cela se produise, le règlement restera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit amélioré ou jusqu'à ce que l'on trouve d'autres options acceptables et meilleures. Merci, monsieur le président.

[Texte]

[Traduction]

• 2155

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, my apologies for being late. I am also lonely. I have too many things on my plate at the same time, but that is not your problem; it is mine.

Mr. Chairman, I was frankly a little surprised when I heard this morning that the CTC was appearing tonight. Then I was worried that all we would get would be a swan song and a swan dive and, in reading your submission, I am glad that you have not taken a dive, that you are not sitting and weeping and wailing while your throats are being cut.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: We had that earlier, Mr. Benjamin, in a complimentary fashion—and a constructive fashion.

Mr. Benjamin: With the make-up of the present Parliament and the present hysteria about the nirvana of deregulation, etc., there will still have to be a regulatory body of some kind, no matter how limited, restricted or narrow its terms. In the course of that happening, when we get a new National Transportation Act and no doubt other measures, this committee as well as the House and the government are going to have to try to profit somehow or another by previous experience. I am wondering if you gentlemen would be prepared to give, looking back over the past 20-some years, an assessment of how well you were able to do your job. For example, what strictures were there that prevented you from doing a better job or a job that you felt could have been done quicker and better? What were the things you should have had by way of mandate or legal authority that you did not have?

In general, can you just tell us about the things we should keep in mind and should try to have in place as and when a new regime comes into being? I say that to you, not in criticism of any member of the commission or individual, or anything else. However, there was a perception, which I am sure you are well aware of, that up until just a very few years ago, the CTC was just a rubber stamp to make sure that the railroads, the airlines or whatever got their way, and that the consumer of the services or the user felt badly outnumbered in a sort of a judicial manner.

I can recall some branch-line hearings, and a little reeve of a municipality who was just terrified to death the minute they told him he had to be sworn in, that he had to tell the whole truth and nothing but the truth. All the poor guy was trying to do was to protect his municipality and he felt put upon. He felt as though he was the guilty party.

Now, we do not want that to happen with any subsequent bodies, and I just illustrate it as an example. Could you just give all of us a quick résumé of where you should have had tools, etc. to use in order to do a better job? I do not need to elaborate on that any further. I think you know what I want to know.

Le président: Merci, monsieur Forestall. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, veuillez excuser mon retard. Je suis également seul. J'ai trop de choses à faire en même temps, mais cela n'est pas votre problème, c'est le mien.

Monsieur le président, j'avoue avoir été quelque peu étonné quand j'ai appris ce matin que la CCT comparaisait ce soir. Je craignais un peu que nous n'assistions à un chant du cygne et à un plongeon; en lisant votre mémoire, je suis heureux de voir que vous n'avez pas fait de plongeon, que vous ne restez pas là à pleurer et à vous lamenter pendant qu'on vous coupe la gorge.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous avons déjà dit cela, monsieur Benjamin, sur un ton élogieux—et de façon constructive.

M. Benjamin: Compte tenu de la constitution de l'actuel Parlement et de l'hystérie qui entoure le nirvana de la déréglementation, il faudra néanmoins un organisme quelconque de régie, même si son mandat est limité, restreint ou même étroit. Quand cela se produira, quand nous aurons une nouvelle loi nationale sur les transports et sans doute d'autres mesures, le Comité, de même que la Chambre et le gouvernement, devront tenter de tirer parti d'une façon ou d'une autre de l'expérience antérieure. Je me demande, messieurs, si vous pourriez nous donner, à la lumière des quelque 20 dernières années, une évaluation de la façon dont vous avez pu faire votre travail. Par exemple, quelles contraintes vous empêchaient de faire un meilleur travail ou de travailler, à votre avis, plus rapidement et mieux? Qu'est-ce qui vous manquait sur le plan du mandat ou des pouvoirs légaux?

En général, pourriez-vous tout simplement nous parler des choses que nous devrions garder à l'esprit et tenter d'implanter au moment où un nouveau régime entrera en vigueur? Comprenez-moi bien, je n'entends pas critiquer qui que ce soit, aucun membre de la commission ni quoi que ce soit d'autre. Toutefois, jusqu'à dernièrement, la CCT donnait l'impression, comme vous le savez sans doute, de n'être rien d'autre qu'un tampon servant à approuver mécaniquement ce que désiraient les chemins de fer, les lignes aériennes, etc., le consommateur ou l'utilisateur des services se sentaient en nette infériorité sur le plan judiciaire.

Je me souviens de certaines auditions sur des embranchements de chemins de fer, par exemple du maire d'une petite municipalité qui était terrorisé à l'idée de devoir être assermenté, de dire toute la vérité et rien que la vérité. Le pauvre type ne voulait que protéger sa municipalité et il se sentait attriqué. Il avait l'impression d'être traité comme un coupable.

Je ne mentionne cela que comme exemple, parce que nous ne voulons pas que cela se reproduise dans le cas des organismes futurs. Pourriez-vous nous résumer les domaines où, selon vous, il vous aurait fallu d'autres outils, etc. pour faire un meilleur travail? Je n'ai pas besoin de développer davantage

[Text]

Mr. Thompson: I have been a member of the commission for only two and a half years, Mr. Benjamin. I will attempt to try to give you at least a few views on it to reflect the commission's point of view and to touch on some areas you are mentioning.

• 2200

The commission started, as you know, in 1967 with Mr. Pickersgill as the first president. It was really a conglomeration of various boards of the federal government, including the railway transport commissioners and the air board. It came together with new rules as to how this national transportation regulatory process should work. I think it is a very important thing to keep in mind.

The regulatory process involves a regulatory body to perform quasi-judicial functions, very much akin to any particular civil litigation action you would have to bring before the courts. Built into all this was the administration of the rules and principals and natural justice. This means—it has been defined by courts so many times—everyone should have his right to a day in court, if you would, or a day before the Canadian Transport Commission. This in itself is a slowing-down process because it is a court process. There are so many days for Joe to file his brief. You are very familiar with the process; you have appeared before the commission as much as any Member of Parliament.

We now have a regulatory body that has to enforce, make and recommend regulations. At the same time, we are dealing with the transportation industry, which is a rapidly moving industry. Unfortunately, sometimes the wheels of the agency did not move as quickly as the industry itself. I think you would be the first to admit there was a mood in this country that changed from one of submitting to regulation to deregulation. We as a commission were given a mandate to regulate certain modes. I think upon reflection, it really did not move as quickly as the industry and government wished us to.

At the same time, we felt we were performing our job to the best of our ability. I think we have done a good job in CTC. One of the problems, of course, is that we are the people who sit up and adjudicate and say no. It is not an easy thing from a public perception point of view to do. But anyway we had to do it, and we did it. We are dealing with the public purse, in most instances.

This leads me into branch-line abandonments. I was tempted to answer when Mr. Heads was giving his spiel on branch-line abandonments. I wanted to just bring in focus to the members that when you are dealing with branch-line abandonments you are dealing with the public purse. But you are also dealing with a very volatile situation in 90% of the cases. You are taking away a mode of transport, a magical mode of transport, which tied the country together. You are

[Translation]

ma question. Je crois que vous comprenez ce que je veux savoir.

M. Thompson: Je ne suis membre de la commission que depuis deux ans et demi, monsieur Benjamin. Je vais tenter de vous donner au moins quelques opinions à cet égard, de reproduire le point de vue de la Commission et de m'arrêter à certains domaines que vous mentionnez.

Comme vous le savez, la Commission a été créée en 1967 sous la présidence de M. Pickersgill. C'était en fait la réunion de diverses commissions du gouvernement fédéral, notamment celle des transports par chemin de fer et la Commission de l'air. En même temps, on implantait de nouvelles règles quant au fonctionnement de la réglementation des transports nationaux. Je crois qu'il est très important de se rappeler ce fait.

Le processus de réglementation implique un organisme chargé de fonctions quasi judiciaires, ce qui ressemble beaucoup aux litiges civils qui sont portés devant les tribunaux. Cela s'accompagne de l'application des règles et des principes et de la justice naturelle. Cela signifie, comme les tribunaux l'ont exposé si souvent—que chacun devrait avoir le droit d'être entendu par le tribunal ou, si vous voulez, par la Commission canadienne des transports. C'est là nécessairement un processus de ralentissement, parce que c'est un processus judiciaire. Chacun a un délai fixe pour déposer un bref. Vous êtes bien au courant du processus; vous avez comparu devant la Commission aussi souvent que n'importe quel autre député.

Nous avons à l'heure actuelle un organisme de réglementation chargé d'appliquer, de faire et de recommander des règlements. En même temps, nous devons traiter avec l'industrie des transports, qui évolue rapidement. Malheureusement, il est arrivé que l'organisme ne bouge pas aussi rapidement que l'industrie. Je crois que vous seriez le premier à admettre que l'humeur du pays est passée de l'acceptation de la réglementation à la déréglementation. Nous, les membres de la Commission, nous avons reçu le mandat de réglementer certains modes de transport. À la réflexion, je crois que la Commission n'a pas bougé aussi rapidement que l'industrie et le gouvernement l'auraient voulu.

Pourtant, nous avons l'impression de faire notre travail au meilleur de notre capacité. Je crois que nous avons fait un bon travail à la CCT. Un des problèmes, naturellement, est que c'est nous qui devons écouter, juger et dire non. Cela n'est pas une chose facile sur le plan de la perception que le public peut avoir de nous. Quoi qu'il en soit, nous devons le faire et nous l'avons fait. Dans la plupart des cas, il s'agit de deniers publics.

Ceci m'amène à la question de l'abandon des embranchements. J'ai été tenté de répondre pendant le laïus de M. Heads à ce sujet. Je voulais tout simplement faire bien comprendre aux membres du Comité que lorsqu'il s'agit de l'abandon d'embranchements de chemin de fer, il s'agit de deniers publics. Mais il s'agit aussi d'une situation très explosive dans 90 p. 100 des cas. Il s'agit d'éliminer un mode de transport, un mode de transport magique qui assurait l'unité du pays. Il

[Texte]

taking it out of someone's community or you are taking it out of some area of the grain growers. The decision weighs heavily upon us, not from just the financial point of view. This causes a slowness; it slows the process. Because the railway get their money 90 days down the road from when they are paid, or when they file an application, it slows the process down. There are some built-in factors which slow the process down.

What tools could we have better had? I speak for myself as the administrator, which I have been for a fairly short time. I think the mechanisms of the National Transportation Act where two commissioners can decide a particular case is a difficult provision, in so far as they are appointed by me to handle a particular matter. We deal with thousands of applications each year. I think if there is a mechanism in a new act or amended act that could bring things forward to an executive committee, so to speak, the decision could come out, similar to the CRTC provisions. I am not elucidating it very well, but I think that would be helpful.

• 2205

If I may be allowed—and this is a personal opinion—I question whether having separate modal committees of the agency has worked 100%. I am sure there are lots of individuals who take exception to my saying that, but that just seems to be an impression I have.

If I might come back to it again, I believe the CTC has performed a very difficult and important function during an evolving period from the great boom of the 1960s through the rough times of the 1980s, and now as we come out in the second period of economic recovery, I think we have done our job. We may have been slow sometimes, and we may not have done it to the satisfaction of everyone, but I can assure you that in our business, somebody wins and somebody loses.

I refer to my remarks about self-interest. We all have our own views, we all have our own concerns, and our own axe to grind, if you will. We have ground quite a few of them at branch line hearings with MPs who were not very happy with us. I do not know if I have answered your question, but just off the top of my head I have tried to give you some idea of what my thoughts are.

Mr. Benjamin: I was hoping, Mr. Chairman . . .

Mr. Thompson: I think Mr. Dubé might like to respond. He has much more experience with the commission than I have. You might permit him to add a few things.

Mr. Benjamin: Feel free, fellows. Let your hair down.

Mr. Dubé: I think you have asked a leading question, so any one of us can answer in the way he wants.

[Traduction]

s'agit d'enlever le chemin de fer à une localité donnée ou à certains producteurs de céréales. La décision est lourde à prendre, et pas seulement du point de vue financier. C'est là une cause de ralentissement du processus. Parce que les chemins de fer reçoivent leur argent 90 jours après avoir été payés, ou après avoir déposé une demande, cela ralentit le processus. Il y a des facteurs inhérents qui ralentissent le processus.

De quels outils aurions-nous dû disposer? Je parle à titre d'administrateur, ce que je suis depuis assez peu de temps. Je crois que le mécanisme de la Loi nationale sur les transports, qui permet à deux commissaires de décider une affaire, est une disposition difficile, dans la mesure où ils sont nommés par moi pour s'occuper d'une question donnée. Nous traitons des milliers de demandes chaque année. Je crois que si la nouvelle loi ou les modifications à l'ancienne loi comportent un mécanisme semblable à celui qui régit le CRTC, par lequel les choses sont étudiées par un comité exécutif, la décision pourrait, pour ainsi dire, être produite. Je ne m'exprime pas très clairement, mais je crois que cela pourrait être utile.

Si je peux me permettre—et c'est là une opinion personnelle—je me demande si l'existence de comités distincts pour chaque mode de transport a fonctionné à 100 p. 100. Je suis certain que beaucoup de personnes s'opposeraient à ce que je dise cela, mais c'est tout simplement une impression personnelle.

Si je peux revenir sur ce sujet, je crois que la CCT s'est acquittée d'un rôle difficile et important au cours d'une période en constante évolution où l'on est passé du grand boom des années 1960 à la période difficile des années 1980; maintenant que nous en arrivons à la seconde période de reprise économique, je crois que nous avons fait notre travail. Nous avons peut-être été lents, parfois, et nous n'avons peut-être pas toujours satisfait tout le monde, mais je peux vous assurer que dans notre domaine, il y a toujours quelqu'un qui gagne et quelqu'un qui perd.

Je me reporte à mes remarques à propos de l'intérêt personnel. Nous avons chacun notre opinion et nos préoccupations, notre clocher à défendre, en somme. Nous en avons défendu plusieurs lors des auditions sur les embranchements devant des députés qui n'étaient pas très contents de nous. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question, mais j'ai essayé, de façon impromptue, de vous donner une idée de ce que je pense.

M. Benjamin: J'espérais, monsieur le président . . .

M. Thompson: Je crois que M. Dubé voudra peut-être répondre. Il a beaucoup plus d'expérience à la commission que moi. Vous pourriez peut-être lui permettre d'ajouter quelques éléments.

M. Benjamin: Sentez-vous bien libre, les gars. Laissez-vous aller.

M. Dubé: Je crois que vous avez posé une question tendancieuse, de sorte que chacun de nous peut répondre comme il le désire.

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I am going to give you a hint, because I think Mr. Benjamin's question was very good.

I appreciate you and so many of your staff coming here tonight. This committee has had a very long day since starting early this morning. Some of us started even before the hearing started at 9.30 a.m., in terms of steering committees etc., and continued over the noon hour.

I am going to give you 18 questions in one block and three questions that are just being photocopied now, hopefully for an narrative and perhaps for further reflection and—not to cut you off—amplified comment on the basis of Mr. Benjamin's question. You have the expertise and the experience and in "letting your hair down" in this public forum of ours, it might be very, very useful to reflect on some of those points Mr. Benjamin raised along with the specific questions, some of which have been touched upon by questions to you tonight, others have not. I am not going to continue this very much longer, because we have another day tomorrow. I do not want to cut you off. There is going to be a chance to put a little narrative to this.

Mr. Dubé: I answered, sir, because we talked about expertise. I want to recall that back in 1967 there was not that much expertise in transportation in Canada. This is the reason why you had great numbers of royal commissions and you had a lot of American witnesses coming in and telling us how we should do things. I think one of the achievements of the CTC throughout the years has been to develop good experts in transportation. We have done that in the research branch in the CTC, in the Traffic and Tariffs Branch, and in the committees. Some of those people did not stay with the CTC. They went into the consulting business; they went to the provinces. We have a number of CTC people who are former research branch people working for the provinces now and advising the provinces.

• 2210

I think that the CTC has become a mature organization, from an expertise point of view. I think we are as good as we could be. Maybe you would say not good enough, but I think it is not the case. We are a lot better than we were, anyway. This has taken some 20 years to develop. I would hate to see all this organization just disappear without recognition that this was done.

I think that the CTC over the years has also taken a number of initiatives in deregulation. I have the *Transport Review* here; you can read it. We have a chapter in it on the deregulation experience in Canada. It is demonstrated in the last chapter that we have always been ahead of the Americans, except on Staggers.

Now, as far as air is concerned, we have always been one step ahead. I think the record is not bad. When you talk about protecting the public, we may have needed a bigger push at times. I think on our own we did pretty well.

[Translation]

Le président: Messieurs, je vais vous donner un indice, car je crois que la question de M. Benjamin était très bonne.

Je vous suis reconnaissant de vous être déplacés ce soir avec un si grand nombre de vos employés. Nous avons eu une longue journée depuis ce matin. Certains d'entre nous ont commencé à travailler même avant le début de l'audition de 9h30, par exemple à ces comités directeurs, et ont continué à travailler pendant l'heure du déjeuner.

Je vais vous remettre un bloc de 18 questions et trois autres questions qui sont présentement à la photocopie, en espérant un exposé et peut-être une réflexion plus poussée et—je ne veux pas vous interrompre—des commentaires plus étoffés sur la question de M. Benjamin. Vous avez l'expertise et l'expérience de vous «laisser aller» dans cette instance publique où nous sommes, et il pourrait être extrêmement utile de réfléchir à certains des points que M. Benjamin a soulevés en même temps qu'aux questions précises, dont certaines ont été abordées ce soir, mais pas toutes. Je vais m'arrêter bientôt, parce que nous avons une autre journée demain. Je ne veux pas vous interrompre. Vous aurez l'occasion d'étoffer un peu.

M. Dubé: J'ai répondu, monsieur, parce que nous parlions d'expertise. Je voudrais rappeler qu'en 1967 il n'existait pas beaucoup d'expertise au Canada dans le domaine des transports. C'est pourquoi il y a eu un grand nombre de commissions d'enquête et c'est pourquoi beaucoup de témoins américains sont venus nous dire comment nous devrions procéder. Je crois qu'une des réalisations de la CCT a été de former de bons experts dans le domaine des transports. Nous avons fait cela à la direction de la recherche et à celle de l'exploitation et des tarifs, ainsi qu'aux comités. Certains de ces gens ne sont pas restés à la CCT. Ils sont devenus des experts-conseils ou ils sont allés aux provinces. Un certain nombre d'anciens employés de la direction de la recherche travaillent maintenant à titre de conseillers auprès des provinces.

Je crois que la CCT a mûri sur le plan de l'expertise. Je crois que nous sommes aussi bons que nous pourrions l'être. Vous penserez peut-être que cela n'est pas suffisant, mais je crois que ce n'est pas toujours le cas. En tout cas, nous sommes beaucoup meilleurs que nous l'étions. Il a fallu une vingtaine d'années pour en arriver là. Je trouverais malheureux que cette organisation disparaisse sans que l'on reconnaisse que ceci a été fait.

Je crois qu'au cours des années la CCT a également pris un certain nombre de mesures de réglementation. J'ai la «Revue des transports» ici; vous pouvez la lire. Il y a un chapitre sur la déréglementation au Canada. Il est démontré dans le dernier chapitre que nous avons toujours été en avant des Américains, sauf pour les échelonnements.

Maintenant, dans le domaine aérien, nous avons toujours été un pas en avant. Je crois que notre fiche n'est pas mauvaise. Quand vous parlez de protéger le public, il aurait peut-être fallu nous pousser davantage à certains moments. Je crois que par nous-mêmes nous nous en sommes assez bien tirés.

[Texte]

Mr. Benjamin: What Members of Parliament and government are faced with now over the next two or three years is re-ordering and re-establishing agencies of a regulatory kind, one or more of them, whether it is accidents or whether it is rate setting. You name it. There will always have to be one, even if it has a smaller mandate.

It reminds me, sir, of the story after a nuclear holocaust, when there were only two human beings, upright apes, still surviving in an isolated area of the world. There was still some foliage and green trees and whatnot. They were hungry. She reached up into this tree and took an apple and handed it to him. And he said, "Oh, God, let us not go through that again!"

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have another question.

The Chairman: I thought this was a great valedictory.

Mr Benjamin: In your experience over the years since 1967, and having sat in estimates and watched fairly closely your activities and work of the commission, have you felt you had adequate backing, be it financial and policy-wise and whatnot, in terms of the whole area of inspection and enforcement, not only on safety and security but in other areas, including inspection and enforcement, within your total mandate?

I can recall a gradual erosion in the number of bodies you were able to afford to have on staff by way of inspection or enforcement, in all its ramifications. Do you feel you could have had and should have had more strength in this area? What do you recommend for the future in this area? Should it be under the regulatory body, or should it be in with a separate body? It is not only in the CTC, but also in other departments of government, where we find ourselves in difficulties because of something wrong with an inspection program or the enforcement of regulations.

My personal view is that I do not think you ever have had sufficient. Whether you could have or not, I do not think you did have.

Mr. Thompson: I think all government departments and agencies would feel that, because of financial restrictions, there is always some cutting back, if you would, or not enough money.

• 2215

Mr. Thompson: I think because of the approach to the *Freedom to Move* document, it might be appropriate to have our rail chairman say a few words about the resources he has had in rail safety accident investigation.

Mr. Walter: Mr. Chairman, I appreciate the opportunity to say a few words on that question because I think we have been rather lean over the last few years. Following Mississauga, we made representation to Treasury Board for—and I think we

[Traduction]

M. Benjamin: Ce que doivent faire les députés et le gouvernement au cours des deux ou trois prochaines années, c'est de réordonner et de rétablir des organismes de réglementation, un ou plusieurs, qu'il s'agisse des accidents ou des tarifs. Ou de toutes sortes d'autres choses. Il y aura toujours un tel organisme, même si son mandat est plus restreint.

Cela me rappelle une blague. Après l'holocauste nucléaire, il ne restait que deux êtres humains, deux singes dressés sur leurs pattes de derrière, dans une région isolée du monde. Il restait un peu de feuillage et quelques arbres verts. Ils avaient faim. La femme a cueilli une pomme dans un arbre et l'a donnée à l'homme. C'est alors qu'il a dit: «Ah non! Ça ne va pas recommencer!»

Des voix: Oh, oh!

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une autre question.

Le président: Cela me semblait un excellent discours d'adieu.

M. Benjamin: Selon votre expérience depuis 1967, après vous être occupé des budgets et après avoir suivi d'assez près vos activités et le travail de la commission, aviez-vous l'impression d'avoir un appui suffisant, sur le plan des finances ou des politiques, dans tout le domaine de l'inspection et de l'application, pas seulement à l'égard de la sûreté et de la sécurité, mais aussi dans d'autres domaines, dont l'inspection et l'application, dans le cadre de l'ensemble de votre mandat?

Je me souviens d'une érosion graduelle des effectifs que vous pouviez vous permettre pour l'inspection ou l'application, dans tous ces aspects. Croyez-vous que vous auriez pu et que vous auriez dû avoir des effectifs plus considérables dans ce domaine? Que recommandez-vous pour l'avenir? Le personnel devrait-il relever de l'organisme de réglementation ou d'un organisme distinct? Ce n'est pas seulement à la CCT, mais aussi dans d'autres ministères gouvernementaux, que nous nous trouvons en difficulté à cause du mauvais fonctionnement d'un programme d'inspection ou de l'application des règles.

Selon moi, je ne crois pas que vous ayez jamais eu un personnel suffisant. Sans me prononcer sur la question de savoir si cela aurait été possible ou non, je ne crois pas que vous ayez eu des effectifs suffisants.

M. Thompson: Je crois que tous les ministères et organismes seraient d'avis que les restrictions financières imposent toujours certaines coupures, si vous voulez, qu'il n'y a jamais assez d'argent.

M. Thompson: Je crois qu'en raison du document intitulé *Aller sans entraves*, il serait à propos que le président du Comité des transports par chemin de fer parle des ressources dont il a disposé pour les enquêtes sur les accidents ferroviaires.

M. Walter: Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir dire quelques mots de cette question, car je crois que nous avons connu une période assez maigre au cours des quelques dernières années. Après Mississauga, nous avons

[Text]

justified—36 person-years. We never received those 36 person-years for safety. We received nine person-years just during the last fiscal year and we are now in the process of running a pilot project on dangerous commodities; we ship them by tank cars so we can see how effective we have been in this area.

I know it is getting late and the committee probably does not want to go into the details of that program, but I can tell you the pilot project so far has indicated we do require more inspectors to look at tank cars carrying dangerous commodities. Possibly in those questions you have submitted we may have an opportunity to give you our views on what we have been trying to do with regard to monitoring railway operations, and what we think should be done, whether it is done by the Railway Transport Committee or some other body in the future.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, do you mean to tell me that for all the rail movements in Canada, you have a maximum of nine person-years, which I presume is nine bodies or ten-and-a-half bodies, to carry out your duties, in terms of inspection and enforcement, just in rail mode alone?

Mr. Walter: No, I am not saying that.

Mr. Benjamin: Or was it an additional nine?

Mr. Walter: We were asking for an additional 36 and I think we had justified that. We got nine for the fiscal year and now we have to justify the retention of those nine bodies.

Mr. Benjamin: How many do you have altogether, for all modes in the entire commission, by way of inspectors in enforcement of regulation?

The Chairman: Mr. Benjamin, why can that not be part of the written report? The questions are there. There are eighteen plus the three, some of which are very interesting, and anything further in terms of the generality of Mr. Benjamin's question and also just the facts, Mr. Walter, along that last question so we can wind this up.

Mr. Benjamin: May I leave with the committee that in a natural evolution into a deregulated or a much smaller, regulated regime there is a tendency, not only with government but with the other players in transportation, in the name of efficiency and cost-cutting, to cut their own operational costs and whatnot. There is corner-cutting and there will be a natural tendency to say all agree 1,000%; there can be no compromise on safety and security. The experience is and will continue to be there will be corner-cutting and shortcuts and there cannot—

The Chairman: No. We are going to have a shortcut right here.

Mr. Benjamin: A new body will not have sufficient . . .

[Translation]

demandé au Conseil du Trésor—et à juste titre, à mon avis—36 années-personnes. Nous n'avons jamais reçu ces 36 années-personnes pour la sécurité. Nous avons reçu neuf années-personnes au cours du dernier exercice financier et nous avons maintenant mis en place un projet-pilote sur les marchandises dangereuses; nous les expédions par wagons-citernes pour pouvoir constater combien efficaces nous avons été dans ce domaine.

Je sais qu'il se fait tard et que le Comité ne veut probablement pas s'arrêter aux détails de ce programme, mais je peux vous dire que le projet-pilote indique jusqu'ici qu'il nous faut un plus grand nombre d'inspecteurs pour examiner les wagons-citernes transportant des matières dangereuses. Les questions que vous nous avez soumises nous donneront peut-être l'occasion de donner notre opinion sur ce que nous avons essayé de faire pour la surveillance des opérations ferroviaires et sur ce qui devrait être fait, que cela soit fait par le Comité des transports par chemin de fer ou par quelque autre organisme à l'avenir.

M. Benjamin: Essayez-vous de me dire que pour tous les mouvements ferroviaires au Canada, vous disposez d'un maximum de 9 années-personnes, ce qui signifie, je suppose, 9 personnes ou dix personnes et demie, pour effectuer vos fonctions d'inspection et d'application pour le seul mode ferroviaire?

M. Walter: Non, ce n'est pas cela que je dis.

M. Benjamin: S'agissait-il de 9 de plus?

M. Walter: Nous avons demandé 36 autres personnes et je crois que nous avons justifié cette demande. Nous en avons obtenu 9 pour l'exercice financier et nous devons maintenant justifier la conservation de ces 9 personnes.

M. Benjamin: De combien d'inspecteurs disposez-vous, au total, pour l'application de la réglementation pour tous les modes, pour l'ensemble de la Commission?

Le président: Monsieur Benjamin, pourquoi cela ne pourrait-il pas faire partie du rapport écrit? Les questions sont là. Il y en a 18 plus les trois, dont certaines sont très intéressantes et tout autre commentaire général sur la question de M. Benjamin, et également les simples faits, monsieur Walter, sur cette dernière question pour que nous puissions en terminer.

M. Benjamin: Puis-je terminer en disant que, dans l'évolution naturelle vers un régime déréglementé ou vers un régime à réglementation moindre, il y a toujours tendance, non seulement de la part du gouvernement mais aussi des autres intervenants du domaine des transports, au nom de l'efficacité et de la réduction des frais, à réduire les frais d'exploitation et autres. On prend des raccourcis et il y aura une tendance naturelle à dire que tous sont d'accord à 1,000 p. 100: il ne saurait y avoir de compromis en matière de sûreté et de sécurité. L'expérience montre qu'il y a eu et qu'il continuera d'y avoir des raccourcis et qu'il ne peut . . .

Le président: Non. Il y aura un raccourci maintenant.

M. Benjamin: Un nouvel organisme n'aura pas un nombre suffisant . . .

[Texte]

The Chairman: We are going to have a shortcut right here, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —bodies to carry out their duties. I would like you to comment on that in any kind of report and get back with us because it . . .

The Chairman: We have had . . .

Mr. Benjamin: It has been your problem already under the present regime.

The Chairman: That is very interesting and it will be interesting to shortcut this hearing at this time, this day. If you want to comment on that, with the facts and figures, that would be part of the information to come back, and we will have it. Certainly, for your questions we will come to the committee and because some witnesses have a higher degree of interest and expertise, and you certainly have that, all members will be very interested in the written reply.

Gentlemen, Mr. Thompson, I really want to thank you. I found this interesting. There were comments from various members about your appearance here today and I am very, very glad you came and I found it, and I think other members found it, most constructive and helpful.

• 2220

Mr. Benjamin: We will agree to let you go. Leave if you want, and the vice-chairman . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, do not talk about leaving, because we were here for a period of time and I know everyone else is busy doing their thing. But you had 22 minutes, Ben, and you are . . .

Mr. Benjamin: I did not say anything about that.

The Chairman: I want to thank you very much. In the narrative, and perhaps in view of the response to the written questions, the steering committee may want to call the CTC back in that wind-up week before we go into hibernation.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, I have your questions. We will respond very quickly and maybe put together my disjointed remarks. Thank you.

The Chairman: And any others. Thanks very, very much. We are adjourned until 15.30 tomorrow, the Board of Trade of Metropolitan Toronto.

[Traduction]

Le président: Il y aura un raccourci maintenant, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . de personnes pour s'acquitter de ses fonctions. J'aimerais que vous commentiez ce point dans le rapport, quel qu'il soit, et que vous reveniez là-dessus parce que . . .

Le président: Nous avons eu . . .

M. Benjamin: Vous aviez déjà ce problème sous le régime actuel.

Le président: Tout cela est très intéressant mais il serait bon de couper court à cette séance maintenant. Si vous voulez faire des commentaires là-dessus, avec des faits et des chiffres, cela ferait partie des renseignements que vous nous apporterez plus tard et nous les recevrons. Pour vos questions, nous reviendrons au Comité et parce que certains témoins ont plus d'intérêt et d'expertise, et c'est certainement votre cas, tous les membres seront très intéressés à la réponse écrite.

Messieurs, monsieur Thompson, je désire vous remercier sincèrement. J'ai trouvé tout ceci très intéressant. Il y a eu des commentaires de divers membres quant à votre présence ici aujourd'hui et je suis très heureux que vous soyez venus; j'ai trouvé la séance, et je crois que d'autres membres seront de mon avis, très constructive et utile.

M. Benjamin: Nous allons vous laisser partir. Partez si vous le voulez, et le vice-président . . .

Le président: Monsieur Benjamin, ne parlez pas de partir, car cela fait déjà quelque temps que nous sommes ici, et je sais que tout le monde est occupé. Cela dit, vous avez eu 22 minutes, et vous êtes . . .

M. Benjamin: Je n'ai rien dit à propos de cela.

Le président: Je tiens à vous remercier vivement. Étant donné la réponse qu'on donnera aux questions écrites, le Comité de direction voudra peut-être inviter à nouveau la Commission canadienne des transports à témoigner devant nous la dernière semaine avant que nous nous retirions.

M. Thompson: Monsieur le président, j'ai vos questions en main. Nous y répondrons très rapidement et mettrons peut-être en forme mes remarques un peu décousues. Merci.

Le président: Et peut-être bon nombre d'autres remarques. Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à 15h30 demain; nous recevrons alors le *Board of Trade* de l'agglomération de Toronto.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

J.D. Thompson, Vice-President, Law;

David Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs;

John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee;

Yves Dubé, Vice-President, Research;

David Jones, Chairman, Commodity Pipeline Committee;

John F. Walter, Chairman, Railway Transport Committee;

Robert Martin, Executive Director, Motor Vehicle Transport Committee.

De la Commission canadienne des transports:

J.D. Thompson, vice-président, droit;

David Hackston, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs;

John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer;

Yves Dubé, vice-président, recherche;

David Jones, président, Comité des transports par pipe-line de denrées;

John F. Walter, président, Comité des transports par chemin de fer;

Robert Martin, directeur exécutif, Comité des transports par véhicule à moteur.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 34

Wednesday, November 6, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 34

Le mercredi 6 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 6, 1985
(45)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Terry Clifford, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Bill Gottselig, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch.

Witnesses: From the Board of Trade of Metropolitan Toronto: D. William Mutch, Chairman, Distribution and Customs Committee; David R. Gillelan, Member, Distribution and Customs Committee; Bernard (Bud) L. Maheu, Assistant Manager, International Trade Department.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

D. William Mutch made a statement and with the other witnesses answered questions.

At 4:29 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 6 NOVEMBRE 1985
(45)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Terry Clifford, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Bill Gottselig, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale.

Témoins: De la Chambre de commerce du Grand Toronto: D. William Mutch, président, «*Distribution and Customs Committee*»; David R. Gillelan, membre, «*Distribution and Customs Committee*»; Bernard (Bud) L. Maheu, directeur adjoint, département du commerce international.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves*.

D. William Mutch fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins répondent aux questions.

A 16 h 29, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Diane Tremblay-Bernier

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, November 6, 1985

• 1532

The Chairman: Order, please. Colleagues, I see a quorum for purposes of having evidence.

I want to welcome this afternoon the witness before us. You have given us your brief, which is a three-page brief. I have seen it and it is an interesting focus. I want to ask a question to help direct the attention of members to your interest. But we have to be out of this room by 4.30 p.m.; that is the reality of life, and I will not go into all the reasons for that. I know we are very glad to have the board of trade of a very large city in the country, Metropolitan Toronto.

David, would you please identify those others with you and then explain a little about the composition of your organization and then give us a very quick preview of what you have said in your three-page brief? Then I have a question.

Mr. David Gillelan (Member, Distribution and Customs Committee, Board of Trade of Metropolitan Toronto): Mr. Chairman, may I introduce Mr. William Mutch, the Chairman of the Distribution and Customs Committee of the Board of Trade of Metropolitan Toronto? I will refer your question to him, with your permission, sir.

• 1535

The Chairman: Identify the man to your left, though. We want to know who we all are here.

Mr. D. William Mutch (Chairman, Distribution and Customs Committee, Board of Trade of Metropolitan Toronto): I am William Mutch, and on my left is Bud Maheu, who is on the board of trade staff in the International Trade Department.

The Chairman: And do you have an opening statement of some short, succinct, summary form?

Mr. Mutch: Yes. I assume there is no need to read the brief which you have.

The Chairman: Members of our staff have dissected it, and our members either have read it before or are reviewing it as you give your opening statement, which gives them time to decide whether they want to ask the questions prepared by staff or any they think of; and I still have mine.

Mr. Mutch: The brief is essentially identical to a letter we sent to the Minister in September with the board's views on the *Freedom to Move* white paper.

The board of trade wants to thank the chairman and the committee for the opportunity of appearing today, possibly to expand on the views in the brief.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 6 novembre 1985

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Chers collègues, nous sommes assez nombreux pour recevoir des témoignages.

Je souhaite la bienvenue aux témoins de cet après-midi. Vous nous avez donné votre mémoire, qui a trois pages. J'en ai pris connaissance, et je le trouve intéressant. Je voudrais vous poser une question pour aider les membres à comprendre votre point de vue. Mais nous devons avoir terminé d'ici 16h30; c'est une des réalités de la vie, et je ne vais pas vous en expliquer toutes les raisons. Je peux vous dire que nous sommes très heureux d'accueillir les représentants de la Chambre de commerce d'une grande ville comme Toronto.

David, pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent, nous expliquer un peu ce qu'est votre groupe et nous donner ensuite un petit aperçu de ce que contient votre mémoire? Je vous poserai ensuite une question.

M. David Gillelan (membre, Comité de la distribution et des douanes, Chambre de commerce du Grand Toronto): Monsieur le président, permettez-moi de vous présenter M. William Mutch, président du comité de la distribution et des douanes de la Chambre de commerce du grand Toronto. C'est à lui que je vous demanderais d'adresser votre question, si vous permettez, monsieur.

Le président: Veuillez nommer la personne à votre gauche, quand même. Nous voulons savoir à qui nous avons affaire ici.

M. D. William Mutch (président, Comité de la distribution et des douanes, Chambre de commerce du Grand Toronto): Je suis William Mutch et, à ma gauche, se trouve Bud Maheu, qui travaille au Service du commerce international de la Chambre de commerce.

Le président: Avez-vous une courte déclaration liminaire, un résumé de votre position?

M. Mutch: Oui. J'imagine qu'il n'est pas nécessaire de lire le mémoire que nous vous avons remis.

Le président: Notre personnel l'a disséqué et nos membres l'ont soit déjà lu ou vont le parcourir pendant que vous ferez votre déclaration liminaire, ce qui leur donnera le temps de décider s'ils veulent poser les questions que notre personnel a préparées ou d'autres qui leur viendront à l'esprit; j'aurais moi aussi des questions.

M. Mutch: Le mémoire est pratiquement identique à la lettre que nous avons fait parvenir au ministre en septembre et qui expose les vues de la Chambre de commerce concernant le Livre blanc «Allez sans entraves».

La Chambre de commerce tient à remercier le président et les membres du Comité de l'occasion qu'ils lui ont donnée de comparaître aujourd'hui pour réaffirmer les vues contenues dans le mémoire.

[Texte]

The Board of Trade of Metropolitan Toronto, as you may or may not know, is the largest board of trade, or Chamber of Commerce, in North America, with well over 15,000 members. Our membership reflects the diversity of the business activity of Toronto, with representation from both large and small businesses, the professions, the academic community, and government. It should be recognized that the interests of board members transcend the boundaries of Metro Toronto or even the Province of Ontario.

We understand from a recent address given by the Minister that the committee has been asked to consider seven main issues, and I will comment briefly on those.

First is the role of transportation in improving Canada's trade position. Although many barriers to trade remain, there have been several initiatives toward freer trade in recent years, including the GATT negotiations, the Staggers Rail Act in the States, and the U.S. Transportation Act of 1980. In our view it is essential that Canada keep up by adopting independent pricing, confidential contracts, and some more initiatives. External forces are especially important for Canada because we are dependent on trade. Every element of product cost must be examined, including the significant cost of transport.

Second is the development of employment opportunities. U.S. statistics supplied by the Minister indicate that deregulation there enhanced rather than contracted employment in the transportation industry. On the other hand, we understand that employment in the Canadian transportation industry, particularly trucking, has been declining.

Third is the role of Crown corporations, fourth the issue of foreign ownership, fifth is northern development. The board does not have official positions on these particular issues. Certainly we agree, however, that Crown corporations must be operated efficiently and in accordance with normal business principles. They should operate under the same financial constraints as those in the private sector.

Sixth, we believe that rail rates should be compensatory and that predatory pricing must be prevented, either in this legislation or by enforcing the Combines Investigation Act.

Seventh, with regard to captive shippers, the definition in the new legislation must be carefully thought through and should not be restricted to those served by a single railway. Other modes must also be considered.

As we state in our brief, the board is in full agreement with the initiatives, with the qualifications that have been set out. There are a number of issues inevitably not addressed in the white paper and other issues which will emerge when the draft

[Traduction]

Avec plus de 15,000 membres, la Chambre de commerce du Grand Toronto est la plus importante chambre de commerce de l'Amérique du Nord. Ses membres reflètent la grande diversité de l'activité à Toronto: ils viennent d'entreprises grandes et petites, des professions libérales, du milieu universitaire et du secteur public. Il faut se rendre compte que les intérêts de ses membres dépassent les limites de la région Torontaise ou même de la province de l'Ontario.

Nous croyons savoir, à en juger d'après un discours prononcé récemment par le ministre, que le Comité a été invité à se pencher sur sept grandes questions, que je vais passer brièvement en revue.

Tout d'abord, le rôle des transports comme moyen d'intensifier le commerce international du Canada. Bien qu'il subsiste de nombreuses barrières au commerce, plusieurs initiatives ont été prises ces dernières années en faveur d'une plus grande liberté des échanges, et notamment les négociations dans le cadre du GATT, le *Staggers Rail Act* et le *Transportation Act* de 1980 aux États-Unis. À notre sens, il est indispensable que le Canada suive ce mouvement en adoptant la pratique du contrat de transport confidentiel et d'autres initiatives. Les pressions externes sont particulièrement importantes au Canada où le commerce extérieur occupe une place si importante. Chaque élément du prix de revient doit être examiné, et notamment la part considérable du transport.

Ensuite vient la création d'emplois. Il ressort des statistiques américaines communiquées par le ministre que la déréglementation a entraîné la création d'emplois, plutôt que leur suppression, dans le secteur des transports aux États-Unis. Dans le même temps, nous croyons savoir que l'emploi dans l'industrie des transports canadienne, et notamment dans le secteur du camionnage, est en recul.

Les questions 3, 4 et 5 sont respectivement le rôle des sociétés de la Couronne, la propriété étrangère des entreprises et le développement économique du Nord. La Chambre de commerce n'a pas de position officielle sur ces trois questions mais nous convenons, néanmoins, que les sociétés de la Couronne doivent être gérées de manière rationnelle et conforme aux principes normaux des affaires. Elles devraient être soumises aux mêmes contraintes financières que les entreprises privées.

Sixièmement, nous considérons que les tarifs ferroviaires doivent être rémunérateurs et que la pratique de prix déloyaux doit être interdite, soit au moyen de cette législation soit par l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Septièmement, en ce qui concerne les expéditeurs captifs, la définition qu'en donnera la nouvelle loi doit être soigneusement réfléchie et ne pas s'appliquer uniquement à ceux qui sont desservis par un seul chemin de fer. Il faut considérer également comme captifs ceux qui sont desservis par un seul autre mode de transport.

Comme nous le disons dans notre mémoire, la Chambre de commerce approuve pleinement les initiatives du ministre, avec les réserves que nous avons exprimées. Le Livre blanc laisse inévitablement de côté un certain nombre de questions et il en

[Text]

legislation is available. Among these issues are whether air cargo will be the subject of rate appeal processes, as well as rail cargo; whether air passenger rate filing will be necessary as apart from notice provisions, which seems sensible. We are also uncertain as to whether demurrage will be negotiable and as to the details of the rate arbitration process, including the payment of the costs and the timeframes involved.

• 1540

I am sure there will be many other matters of detail that will be fodder for discussion when the bill is available. We would be pleased to answer any questions you have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mutch. It is because you are a board of trade—as you pointed out, perhaps one of the larger boards of trade in the country—that we are very glad to have you before us today because we have heard from a lot of experts. Yesterday we had a very interesting witness, a practical trucker who had some very practical problems, who frankly was a very optimistic person. We are glad to have your input today as a board of trade.

Members have questions. I just want to ask you a general one, usurping perhaps the prerogative of the Chair. There are two thoughts. First, why do you think it is such a retrograde step to have the Minister give policy directives to the new regulatory agency? Second, I am very surprised that as a board of trade you mentioned other things about air but you have not said anything about the 9% airport tax. With that I am going to open it up to members.

Mr. Mutch: On the first question, I think the brief was not 100% accurate in its reference to moving these matters from the courts to the Cabinet. I do not think courts are really involved in this. There may be a principle as to whether these policy matters ought to be subject to review through the legislative process rather than through Cabinet, and I think that is the only concern we would raise.

As for the airport tax, one of the prerogatives of a chairman is to delegate and I think I will delegate that question to Mr. Gillelan.

Mr. Gillelan: We did not specifically deal with this subject in our submission to you, but I think it is fair to say that the Board of Trade is not opposed to the 9% airport tax if this is the most satisfactory way of paying for airport facilities.

The Chairman: I want to throw open the question to Mr. Taylor. The reason I asked this specifically is yesterday I think we had a very interesting brief about the north and a lot of

[Translation]

surgira d'autres une fois que le projet de loi sera déposé. Parmi ces questions figurent celle de savoir si le fret aérien bénéficiera d'une procédure d'appel contre les tarifs au même titre que le fret ferroviaire et celle de savoir si les tarifs aériens passagers devront être déposés dans le cadre d'une procédure distincte des dispositions sur le préavis, ce qui paraîtrait raisonnable. Nous ne savons pas non plus si les droits de magasinage seront négociables et nous ignorons encore certains détails du processus d'arbitrage sur les tarifs, et notamment qui en assumera les frais et quels en seront les délais.

Je suis sûr que beaucoup d'autres points de détail surgiront pour alimenter la discussion, une fois le projet de loi publié. Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes les questions que vous voudrez nous poser, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mutch. Nous sommes particulièrement heureux de vous recevoir aujourd'hui, car vous êtes une chambre de commerce et même l'une des plus importantes de notre pays. Nous avons déjà entendu beaucoup d'experts, notamment hier un témoin très intéressant, un camionneur à l'esprit très pratique qui a soulevé quelques problèmes très concrets et qui a vraiment fait preuve de beaucoup d'optimisme. Nous sommes très heureux d'entendre aujourd'hui le point de vue de votre Chambre de commerce.

Je sais que les membres du Comité ont des questions à vous poser mais j'aimerais commencer par vous en poser une d'ordre général, en abusant peut-être de ma prérogative de président. Deux choses: premièrement, pourquoi pensez-vous qu'il soit tellement rétrograde que le ministre donne des directives au nouvel organisme réglementaire? Deuxièmement, je suis très surpris qu'une chambre de commerce comme la vôtre ait mentionné divers points concernant le transport aérien mais ne dise rien de la taxe aéroportuaire de 9 p. 100. Après cela, je céderai la parole aux membres.

M. Mutch: En réponse à la première question, il y a une petite erreur dans le mémoire lorsqu'il parle de transférer ces questions de la compétence des tribunaux à celle du gouvernement. Je ne pense pas que les tribunaux aient vraiment un rôle à jouer. On peut poser la question de principe de savoir si les questions de politique doivent être soumises au contrôle législatif, plutôt qu'au contrôle par le Cabinet et je crois que c'est la seule question que nous posons à cet égard.

En ce qui concerne la taxe aéroportuaire, l'une des prérogatives d'un président est de déléguer ces pouvoirs et je vais donc demander à M. Gillelan de répondre.

M. Gillelan: Nous n'avons pas mentionné expressément cette question dans notre mémoire mais il est juste de dire que la Chambre de commerce n'est pas opposée à la taxe aéroportuaire de 9 p. 100, si cela est la façon la plus satisfaisante de défrayer le coût des services aéroportuaires.

Le président: Je vais donner la parole à M. Taylor. La raison pour laquelle j'ai posé cette question est que nous avons entendu hier un mémoire très intéressant de représentants du

[Texte]

commentary about that type of tax which is to help reduce the deficit for airport operation and the detrimental effects in a compounded way because of increased costs in the north. That was the first group, really, that mentioned it. I know that philosophically we are all against taxes, but we also know that they have to be. I am very glad that you are very frank and your answers are short. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I just want to ask you a little about foreign ownership. When Mr. Claude Taylor, the Chairman of Air Canada, was here he wondered why we were not taking a more active part in encouraging foreign ownership. He suggested that possibly we should follow in the footsteps of people in the United States by permitting foreign ownership but always insisting by law that Canadians would always have control. I wonder what your views are on that. I am thinking particularly about the trucking industry.

Mr. Mutch: The board as such does not have a position on foreign ownership. I would just invite David Gillelan's views as well.

If it could be seen that the transportation industry was such a fundamental part of the industrial infrastructure of Canada that it was as vital as banking and broadcasting and those other industries, then it could be brought within the purview of the Investment Canada Act, or alternatively there could be at least a review process put into this legislation standing on its own.

• 1545

Large mergers are of course subject to large constraints under the Investment Canada Act, and presumably under the new combines legislation. Apart from those, and apart from the impact on the economy of a large take-over, personally I do not see any need to have that legislation. But I would invite David's views.

Mr. Gillelan: I do not think I can significantly add to Mr. Mutch's comments, except to say that perhaps our initial answer to such a question is yes, it should be Canadian; but when one contemplates the history of transportation in Canada, one realizes that much of the capital has been provided from foreign sources, and Canada's transportation system as a result is one of the finest in world.

Mr. Taylor: Possibly I should mention one or two things you might want to consider with your board. The legislation today exempts everything under \$5 million, and it was argued yesterday by one group that this would enable someone to come in and buy a \$4-million trucking firm and then expand it and expand it and expand it. Would it be your view that if there is any possibility of that, we should amend the legislation and not put any figure in but simply say that any foreign capital is welcome, but there always has to be a Canadian majority on any firm? In that way we would protect our Canadian interests.

[Traduction]

Nord qui se sont beaucoup plaints de ce genre de taxe, destinée à réduire le déficit des services aéroportuaires, et l'effet cumulatif qui en résulte dans le Nord où les frais d'exploitation sont très élevés. C'était le premier groupe qui en a vraiment parlé. Je pense que personne n'aime payer de taxes mais nous savons également qu'elles sont nécessaires. Je suis heureux de voir que vous répondez avec franchise et que vos réponses sont brèves. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais poser une question sur la propriété étrangère. M. Claude Taylor, le président d'Air Canada, s'est demandé pourquoi nous n'encourageons pas de façon plus active la détention par des étrangers de parts d'entreprises de transport canadiennes. Il pense que nous devrions suivre l'exemple américain en autorisant les étrangers à détenir des parts d'entreprises canadiennes tout en insistant pour que le contrôle majoritaire soit aux mains de Canadiens. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet, notamment en ce qui concerne le transport routier.

M. Mutch: Nous n'avons pas de position sur la propriété étrangère. Je vais demander à David Gillelan de répondre également à cette question.

Si l'on considère que l'industrie des transports est un élément aussi fondamental de l'infrastructure industrielle du Canada, qu'elle joue un rôle aussi vital que les banques et la radiodiffusion et ces autres secteurs, alors on peut lui appliquer la Loi Investissement Canada ou encore mettre en place un processus d'examen propre par le biais de cette législation.

Les fusions d'entreprises importantes sont évidemment largement contrôlées par la Loi sur Investissement Canada et probablement également par la nouvelle loi sur les coalitions. À part cela, c'est-à-dire à part la prise de contrôle de grandes entreprises, je ne vois personnellement aucun besoin d'une telle législation. Mais je vais demander à David de vous donner également son avis.

M. Gillelan: Je n'ai pas grand-chose à ajouter aux propos de M. Mutch, sinon pour dire que notre réaction initiale est de souhaiter que les entreprises de transport soient la propriété de Canadiens; mais lorsqu'on regarde l'historique des transports au Canada, on constate qu'une grande partie du capital est toujours venu de l'extérieur et que le réseau de transport du Canada est devenu néanmoins l'un des meilleurs au monde.

M. Taylor: Il y a une ou deux éventualités auxquelles vous voudrez peut-être réfléchir. La législation exempte aujourd'hui toutes les entreprises dont l'actif est inférieur à 5 millions de dollars et on a fait valoir hier que cela permettrait à un étranger de racheter une entreprise de camionnage de 4 millions de dollars et de la développer ensuite indéfiniment. Y voyez-vous un risque et pensez-vous qu'il faille modifier la loi, ne plus établir de seuil mais dire simplement que les capitaux étrangers sont les bienvenus mais que le contrôle majoritaire d'une entreprise de transport doit toujours être aux mains de Canadiens? Ce serait un moyen de protéger nos intérêts canadiens.

[Text]

What I am thinking of is we have an opportunity to get a lot of capital in the country. We were very severely criticized in Alberta in the early 1940s and 1950s because we were inviting the Americans to come in and invest in the oil. They came in, provided a lot of work, brought in millions of dollars, dug a lot of dry holes, and finally found oil. Eventually I guess they got their money back. But if we had not done that, we would never have had the oil industry we have today. I do not like to see our country borrowing capital that creates jobs and investment. I do not know if you have any comments on that or not, but I think it is very important in this new move of *Freedom to Move*.

Mr. Mutch: You can certainly argue about the threshold amount under the Investment Canada Act. As you say, it is currently at \$5 million gross assets; which is not all that big, really. Again, stating a personal view . . . if a foreign operator either starts a new operation from scratch or takes over an existing small Canadian operation and is able to build it, presumably by the infusion of expertise and capital, then I am all for it. There was the United Parcel Service matter of some years ago, which I do not have intimate knowledge of. Ultimately UPS went into business, and as far as I know the dire predictions did not happen. I think they are providing a good service. But the competition is surviving as well.

Mr. Suluk: I have a question here. It concerns subsidization of services to isolated communities. You mention that if any subsidies are to be provided by the government, they should be directed to the air traveller. Do you have any specifics about where or to what kind of group: east, west, north, south, everybody, government, business? Are you saying that?

Mr. Mutch: I hasten to add that we do not claim any expertise in northern or remote development. But I do not believe we envisaged any restrictions on the people involved. I guess it would be a matter of defining the geography. When I started going to Queen's University I received a subsidy—as long as I travelled by rail—because Thunder Bay was then a remote community. I think I received \$100 per trip or something like that. So things change.

• 1550

You automatically think of Inuvik and Frobisher, the far north, but I do not think the policy is restricted to areas such as that. Mr. Gillelan, do you have any comments?

Mr. Suluk: So you cannot be more specific? You say that you agree that if there are to be subsidies at all they should be to the passenger, regardless of whether the passenger is a millionaire or a poor pensioner?

[Translation]

Nous pouvons attirer dans notre pays beaucoup de capitaux étrangers. On nous a sévèrement critiqués en Alberta, dans les années 1940 et 1950, parce que nous invitons les Américains à venir investir dans le pétrole. Ils l'ont fait, ont créé beaucoup d'emplois, ont amené des millions de dollars, ont foré énormément de puits qui n'ont rien donné, mais ont fini par trouver du pétrole. J'imagine qu'ils ont fini par récupérer leur investissement. Mais si nous n'avions pas fait cela, nous n'aurions pas aujourd'hui d'industrie pétrolière. Je ne voudrais pas que nous soyons obligés d'emprunter les capitaux nécessaires pour créer des emplois et investir. Je ne sais pas si vous avez un avis là-dessus mais je considère cela comme un élément très important de cette politique nouvelle d'*Aller sans entraves*.

M. Mutch: On pourrait certainement discuter du montant du seuil à établir dans la Loi sur Investissement Canada. Comme vous le dites, le seuil est aujourd'hui de 5 millions de dollars d'actif brut; ce n'est vraiment pas un chiffre énorme. Encore une fois, mon avis personnel est que si un étranger veut soit monter une entreprise nouvelle à partir de zéro soit reprendre une petite entreprise canadienne existante, et qu'il soit capable de la développer, par un apport de compétence et de capital, je suis tout à fait en faveur de cela. Il y a eu cette controverse il y a quelques années concernant *United Parcel Service*. Je ne sais pas trop ce qu'il en est advenu mais UPS a fini par être lancée et, pour autant que je sache, les prophéties de malheur ne se sont pas réalisées. Je pense que l'entreprise donne un bon service et que ses concurrents survivent également.

M. Suluk: J'ai une question. Il s'agit des subventions accordées aux services à destination des localités isolées. Vous dites que si le gouvernement doit verser des subventions, elles doivent être concentrées sur le transport de passagers aériens. Avez-vous des recommandations précises concernant les régions et le type de voyageurs qui devraient en bénéficier: l'Est, l'Ouest, le Nord, le Sud, tout le monde, le gouvernement, le secteur privé?

M. Mutch: Je me hâte de préciser que nous ne prétendons nullement être experts du développement du Nord ou des régions isolées. Nous n'avons pas envisagé de restrictions en ce qui concerne les catégories de passagers dont le transport devrait être subventionné. Il s'agirait surtout de définir des secteurs géographiques. Quand je faisais mes études à l'université Queen's, je bénéficiais d'une subvention de déplacement par chemin de fer parce que Thunder Bay était considéré à l'époque comme une localité isolée. Je crois que l'on me remboursait 100\$ par voyage ou un montant de ce genre. Vous voyez donc que les choses changent.

On pense automatiquement à Inuvik et Frobisher Bay, au Grand Nord, mais je ne pense pas que la politique soit si restrictive. Monsieur Guillelan, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Suluk: Vous n'avez donc rien de précis à nous recommander? Vous dites que s'il doit y avoir des subventions, elles doivent être versées aux passagers, qu'ils soient millionnaires ou pauvres retraités?

[Texte]

Mr. Mutch: Yes, I think we would say that, but I have to admit that we have not thought through the detail on it. I imagine when the legislation comes out there will be a number of issues and important details we will have to consider then.

Mr. Suluk: Should the government get the money to subsidize travellers by extra taxes or extra levies or whatever?

Mr. Mutch: I think I would duck that one, sir. I do not know.

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mutch and the other gentlemen, thank you very much for appearing here today.

In your brief you mentioned the amount of deregulation that had happened in the National Transportation Act and how actually we had had a lot of competition between the railways. What is your opinion of what will happen to the railway rates with *Freedom to Move*, with a new act coming? Will this lead to more competition or less competition? How do you feel about that?

Mr. Gillelan: I guess everyone would hope that under the terms of *Freedom to Move* there would be more competition, both intermodally and intramodally. I think the government should do everything possible to encourage that increased competition. I would hope that perhaps by the increased productivity that would be forced upon the carriers as a result of that increased competition, the cost of transportation generally speaking would come down.

I guess initially there will be a great downward surge in transportation prices or rates that will eventually level out. I suspect there will be some transportation in which the costs will remain constant—in other words, will not be affected by competition. It has already, under our existing system, been affected by competition. In fact, I think there is no doubt at all that we all have high hopes... The reason I think we so wholeheartedly support the concepts of *Freedom to Move* is that greater competition, healthier competition, will develop between the carriers of one mode and another and between the carriers of the same mode.

Mr. Belsher: We talked about the confidential contracting that is allowed across the lines to our neighbours to the south, that this should be allowed in Canada. Some have said to us that it should only be allowed for goods travelling to and from our countries and should not be allowed in our domestic scheme of things. Others have said that if we do not know what is being published then it places us at a severe disadvantage in how we compete, because others are better at negotiating. Does the board have any feeling on this?

Mr. Gillelan: Yes, very definitely. I think the board is asking that no later than the implementation of *Freedom to Move*, certainly we hope sooner, private transportation contracts will be permitted between Canada and the United States and within Canada.

[Traduction]

M. Mutch: Oui, je le crois, mais je dois reconnaître que nous n'y avons pas réfléchi en détail. J'imagine que lorsque le projet de loi sortira, il nous faudra réfléchir à diverses questions et à un certain nombre de détails importants.

M. Suluk: Est-ce que le gouvernement devrait recouvrer les subventions versées aux passagers sous forme de taxes ou de droits supplémentaires d'une forme ou d'une autre?

M. Mutch: Je préfère ne pas répondre, monsieur. Je n'ai pas d'opinion.

Le président: Je vous remercie, monsieur Suluk. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie beaucoup, monsieur Mutch et ceux qui vous accompagnent, d'avoir bien voulu comparaître aujourd'hui.

Vous dites dans votre mémoire que la Loi nationale sur les transports a introduit une déréglementation considérable et que la concurrence entre compagnies ferroviaires est déjà très vive. Que pensez-vous qu'il adviendra, des tarifs ferroviaires avec cette nouvelle politique, avec la nouvelle législation? A votre avis, va-t-elle renforcer ou diminuer la concurrence? Qu'en pensez-vous?

M. Gillelan: Je pense que tout le monde espère que cette politique d'*Aller sans entrave* accroîtra la concurrence, tant entre les divers modes de transport qu'entre les transporteurs à l'intérieur d'un même mode. Je crois que le gouvernement devrait faire tout son possible pour stimuler la concurrence. J'espère que la productivité accrue qui sera imposée aux transporteurs par ce regain de concurrence débouchera sur une baisse des tarifs de transport.

J'ai l'impression que, au début, le prix du transport, c'est-à-dire les tarifs, va diminuer avant de se stabiliser. J'ai l'impression aussi que dans certains modes de transport les coûts vont rester constants—c'est-à-dire que les tarifs ne seront pas affectés par la concurrence puisque celle-ci s'exerce déjà depuis quelque temps. Il ne fait pas de doute que nous nourrissons tous de grands espoirs... La raison pour laquelle nous approuvons d'aussi bon coeur les concepts exprimés dans *Aller sans entraves* est qu'une concurrence plus vive, une concurrence plus saine va s'instaurer entre les transporteurs d'un mode et ceux d'un autre et entre les transporteurs à l'intérieur d'un même mode.

M. Belsher: On a parlé des contrats confidentiels que peuvent conclure les transporteurs et les expéditeurs chez nos voisins du Sud, et l'on voudrait faire de même au Canada. Certains nous ont dit qu'il faudrait autoriser ces contrats uniquement dans le cas de marchandises exportées ou importées et non dans le cas des transports internes. D'autre ont fait valoir que s'ils ne connaissent pas les tarifs que les autres ont pu négocier, cela les place en situation désavantageuse dans les négociations. Avez-vous une opinion là-dessus?

M. Gillelan: Oui, très certainement. Notre Chambre de commerce demande que dès la mise en oeuvre de la politique *Aller sans entraves*, et même avant, des contrats de transport privés doivent être autorisés pour le transport entre le Canada et les États-Unis et à l'intérieur du Canada.

[Text]

The reason we ask that this be considered is that the availability of confidential rate agreements or transportation contracts to U.S. producers affects the Canadian producer in two ways: one, in his ability of course to compete in the United States market; and two, in his ability to participate in the Canadian market, because his American competitor has the advantage of low-pitched contract rates in sending his materials at least as far as the international border when they are for sale in Canada.

• 1555

Mr. Belsher: But how do we get around the predatory effect if someone chooses to go below the compensatory rate? How would you deal with that? What sort of regulations would we have to have in place?

Mr. Gillelan: Sir, if we are genuinely talking about freedom of rate making, freedom of transportation pricing, I guess we have to forget about a lot of the terms such as compensatory freight rates that we have considered sacred heretofore.

Mr. Belsher: But I believe you do mention it in another point.

Mr. Gillelan: It was, of course, the exception of a true predatory freight rate.

Mr. Belsher: Yes. But when we are making the new rules that is the dilemma we are facing. How do we deal with that? We are looking for advice from you folks. We do not have all the answers.

You expressed concern, and you have talked a little bit with Mr. Taylor, on the Combines Investigation Act. Is there sufficient control in Combines Investigation Act—we have done away with FIRA—in the change of ownership from outside agencies? Do you feel there is sufficient latitude in what we have in place now? Should this be dealt with in the new bill or should we leave it alone?

Mr. Mutch: The Combines Investigation Act I suppose is continuing to be in a state of flux. As long as we are faced with a criminal burden of proof on trade offences, then that is a questionable solution. If trade offences, discriminatory pricing, predatory pricing and the rest faced only a civil burden of proof, then I think it would be much more effective.

There is something to be said, because of that and because of the expertise that a specialized agency would develop, to have predatory pricing in this area dealt with in the act, in my view. The discriminatory pricing section of the Combines Investigation Act, for instance, with a criminal burden of proof and other difficulties, has given rise to very rare prosecutions. Some would say that proves it is effective, but I think the section is difficult to work with.

[Translation]

La raison pour laquelle nous demandons cela est que l'existence d'ententes tarifaires confidentielles que peuvent conclure les producteurs américains affecte le producteur canadien de deux manières: d'une part, sur le plan de sa compétitivité sur le marché américain et, d'autre part, sur celui de sa compétitivité sur le marché canadien même, car son concurrent américain peut négocier des tarifs de transport très bas au moins jusqu'à la frontière canadienne pour transporter les marchandises destinées aux marchés canadiens.

M. Belsher: Mais comment faire pour éviter l'effet prédateur lorsque quelqu'un décide d'aller en-deça du tarif compensatoire? Que faudrait-il faire? Quel genre de règlements faudrait-il établir?

M. Gillelan: Monsieur, si nous tenons vraiment à la liberté d'établissement des tarifs et des prix du transport, je pense que nous devons supprimer de notre vocabulaire des termes comme les tarifs compensatoires que nous considérons jusqu'à présent comme sacrés.

M. Belsher: Mais je pense que vous le mentionnez ailleurs, n'est-ce pas?

M. Gillelan: Oui, c'était l'exception d'un véritable tarif déloyal.

M. Belsher: C'est justement notre problème dans l'élaboration du nouveau règlement. Quelle est la solution? Nous vous demandons conseil. Nous n'avons pas toutes les réponses.

Vous avez exprimé une certaine inquiétude au sujet de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et vous en avez parlé un peu avec M. Taylor. Nous n'avons plus l'agence de tamisage des investissements étrangers—la Loi prévoit-elle suffisamment de contrôle en ce qui concerne les changements de propriétés impliquant des intérêts étrangers? Pensez-vous qu'il y a une marge de manœuvre suffisante? Devons-nous traiter de cela dans le nouveau projet de loi, ou vaut-il mieux ne pas en parler?

M. Mutch: La Loi relative aux enquêtes sur les coalitions est toujours en passe de changer. Tant que le fardeau de la preuve au criminel concernant les délits commerciaux nous incombait, cette solution demeurerait discutable. Je pense qu'il serait beaucoup plus efficace que nous ayons à établir le fardeau de la preuve au civil seulement en ce qui concerne notamment les délits commerciaux et l'établissement de prix discriminatoires déloyaux.

C'est pour cette raison, et parce que les agences spécialisées chercheraient à contourner cette difficulté que la loi devrait renfermer des dispositions concernant l'établissement de prix déloyaux. L'article de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions portant sur les prix discriminatoires, par exemple, a permis très peu de poursuites à cause du fardeau de la preuve au criminel et autres difficultés. Certains diront que cela prouve son efficacité, mais moi je pense que l'article est difficile à appliquer.

[*Texte*]

So I think it is partly a question of whether amendments to the Combines Investigation Act would do the trick or whether a specialized group should in any event look at the alleged predatory pricing in the transportation area. I think it is a complex enough field that a specialized agency could probably do the best job.

Mr. Belsher: What about Investment Canada? How would that enter into it, or do we have to deal with it in the new bill? Does Investment Canada give sufficient protection, then, on the ownership side, or do we need to deal with it in the new bill by itself?

Mr. Mutch: In my personal view—and again the board does not have a position on it—it is dealt with sufficiently in Investment Canada.

The Chairman: That is interesting, if I can interject, because Investment Canada has \$5 million as a threshold and the Minister suggests \$20 million. Now, do you have any comment about that?

Mr. Mutch: No, I mentioned earlier that you could argue about thresholds, and I guess I would want to speak to some economists and some accountants before I picked my personal number.

The Chairman: The Minister said it was because of the PWA take-over. That is where they got the \$20 million threshold. I must say, as a chairman and listening to evidence, I feel there is a dichotomy between the \$5 million in Investment Canada and the \$20 million in the paper, which this committee perhaps has to resolve in terms of its report. Now, what the Minister does with it is another question, of course.

Mr. Mutch: The answer may lie somewhere in between, because as I said before, \$5 million in gross assets strikes me as very low.

The Chairman: I see. Fine.

Mr. Belsher: Transportation in times past for the rails was a case of bringing Canada together. In the provinces the road building is for development of regions. Does the board have any views as to whether or not transportation should be used for economic development in the future?

• 1600

Mr. Gillelan: That is a pretty difficult question. To give you a simple answer, I think in a country such as Canada it can and it must be used.

The Chairman: Great idea. And that is it, Mr. Belsher?

Mr. Belsher: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gottselig is the next member, and I think we might try to break new ground here today and finish questioning before anyone else comes from the opposition. I say that not facetiously, but just to teach them a lesson. Secondly, we have to be out of this room at 4.30 p.m. Thirdly,

[*Traduction*]

Il s'agit donc de déterminer si des amendements à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions régleraient le problème ou s'il ne faudrait pas charger un groupe spécialisé d'enquêter sur les supposés prix déloyaux dans le domaine des transports. Compte tenu de la complexité du problème, je pense qu'un groupe spécialisé serait probablement le mieux à même de faire le travail.

M. Belsher: Et qu'en est-il d'Investissement Canada? Quel devrait être son rôle, ou encore faudrait-il qu'il en soit question dans le projet de loi? Investissement Canada assure-t-il suffisamment de protection en ce qui concerne la propriété, ou faut-il en traiter dans le nouveau projet de loi comme tel?

M. Mutch: Personnellement—et le Conseil n'a pas de position là-dessus—je pense qu'Investissement Canada est suffisant de ce côté-là.

Le président: C'est intéressant, si vous me permettez d'intervenir, parce qu'Investissement Canada a établi un seuil de 5 millions de dollars, alors que le ministre suggère qu'il devrait être de 20 millions de dollars. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Mutch: Non, j'ai déjà dit que c'était discutable, et je pense que je voudrais parler à des économistes et comptables avant de me fixer là-dessus.

Le président: Le ministre a déclaré que c'était à cause de la prise en main de la PWA. C'est pour cela que le seuil a été fixé à 20 millions de dollars. Je pense qu'il y a toute une différence entre les 5 millions de dollars d'Investissement Canada et les 20 millions de dollars proposés dans le document, et c'est un problème que devra résoudre le Comité avant de présenter son rapport. Maintenant, de là à savoir ce que le ministre en fera, c'est évidemment une autre question.

M. Mutch: La réponse est peut-être quelque part entre les deux—comme je l'ai déjà dit, il me semble que 5 millions de dollars d'avoirs bruts c'est très peu.

Le président: Je vois. Très bien.

M. Belsher: Les chemins de fer ont été créés pour unifier le Canada. Dans les provinces, on a aménagé des routes pour favoriser le développement des régions. Que pense le conseil de l'idée de mettre les transports au service du développement économique dans l'avenir?

M. Gillelan: C'est une question assez difficile. Pour vous répondre simplement, je pense que dans un pays comme le Canada, les transports peuvent et doivent servir à cette fin.

Le président: Excellente idée. Et c'est tout, monsieur Belsher?

M. Belsher: Oui, monsieur le président.

Le président: M. Gottselig est le prochain intervenant, et je pense que nous pourrions réaliser quelque chose de nouveau aujourd'hui; c'est-à-dire terminer les questions avant qu'un autre membre de l'opposition n'arrive. Et je ne dis pas cela pour plaisanter, ce sera une leçon pour eux. Deuxièmement,

[Text]

you yourself, in having taken the time and effort to prepare a brief and come here today, have said in the last sentence of your brief that you would be prepared to discuss and consult when the draft legislation comes down. I assure you as the chairman of this committee, and with some input perhaps in the legislative committee, that this request, which will be more specifically addressed when we see the draft legislation, will be met. We are talking about generalities here as we understand them, and have been fairly short. Anyway, I really hope to wind this meeting up before someone comes through that door from any other party, except the great party on my right—and I am an independent chairman. Mr. Gottselig?

Mr. Gottselig: Thank you very much, Mr. Chairman. I will take your remarks to heart and be very, very brief, which of course is my style.

The Chairman: It is, it is.

Mr. Gottselig: I would like to go on record in this Transport committee as offering the congratulations of our committee to you, sir, on your 20th anniversary as a Member of Parliament, and also to the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, our colleague Mr. Forrestall, as well as to our colleague Mr. Scott, from Ontario. I think the committee should be extending our full congratulations, particularly in view of the illustrious job you do in chairing the Standing Committee on Transport.

Having said that, I just have a couple of brief questions for the gentlemen from Toronto. We have had some groups appear before this committee suggesting that there is not enough protection built into the *Freedom to Move* deregulation as proposed with regard to the employees of the transportation industries. Do you think there is sufficient safeguard in there? Do we need more? What do you feel about the programs with regard to the deregulation and the possible effects of it?

Mr. Mutch: Well, in general terms, the information we have so far is that a new transportation policy would enhance trade, and that enhances employment. We are also told that this has been the ultimate experience, at least in the U.S. Whether or not that is a correct analysis I am not in a position to say; but if it is the case, employment should benefit. There may be impact on particular sectors, which would have to be looked at, but that is beyond my expertise.

Mr. Gottselig: I am sure that a board of trade from a large metropolitan area like Toronto must have a very diverse membership in representing all facets of the community. I am sure the Board of Trade of Metropolitan Toronto has appeared before federal government committees many times, as well as those of your provincial government. Have you noticed any change in the attitude of government since last September 4?

The Chairman: Are you talking about *Freedom to Move* or about freedom from politics, Mr. Gottselig? Anyway, it is an interesting question. I know they are capable of answering it, but quite frankly, in terms of appearing before committees . . .

[Translation]

nous devons libérer la salle à 16h30. Troisièmement, vous avez pris le temps de rédiger un mémoire et de venir nous rencontrer aujourd'hui, et vous avez déclaré, dans la dernière phrase de votre mémoire, que vous seriez prêt à discuter du projet de loi une fois qu'il serait déposé. En tant que président du Comité permanent qui participera peut-être au comité législatif, je puis vous assurer que votre demande sera prise en considération, plus particulièrement lorsque nous aurons en main le projet de loi. Nous avons parlé ce matin en termes généraux, et nous avons été assez brefs. De toute façon, j'espère vraiment pouvoir mettre un terme à la réunion avant que n'apparaisse un député d'un autre parti que celui qui est à ma droite—et je vous assure que je suis un président impartial. Monsieur Gottselig?

M. Gottselig: Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens compte de vos remarques, et je serai très très bref comme j'ai l'habitude de l'être.

Le président: C'est vrai.

M. Gottselig: J'aimerais vous transmettre officiellement les félicitations de notre Comité, monsieur, pour votre 20^e anniversaire en tant que député, et des félicitations aussi au secrétaire parlementaire du ministre des Transports, notre collègue M. Forrestall, ainsi qu'à notre collègue, M. Scott, de l'Ontario. Je pense que le Comité vous doit toutes ses félicitations, particulièrement à la lumière de l'excellent travail que vous faites en tant que président du Comité permanent des transports.

Ceci dit, j'aurais quelques brèves questions à poser aux témoins de Toronto. Certains groupes ont laissé entendre que la déréglementation telle qu'envisagée dans *Aller sans entraves* ne prévoyait pas suffisamment de protection pour les employés de l'industrie des transports. Croyez-vous qu'il y a suffisamment de garanties dans ce projet? En faudrait-il davantage? Que pensez-vous de la déréglementation et de ses effets éventuels?

M. Mutch: De façon générale, d'après ce que nous en savons, la nouvelle politique du transport améliorera le commerce et le taux d'emploi. Il semblerait que c'est ce qui s'est produit, au moins aux États-Unis. Je ne suis pas en mesure de nous prononcer sur la justesse de cette analyse; mais si elle s'avérait correcte, l'emploi en bénéficierait. Il se peut que cette politique ait une incidence sur des secteurs particuliers; à ce moment-là, il faudrait s'y pencher, mais cela dépasse ma compétence.

M. Gottselig: Je suis sûr que le *board of trade* d'une grande région métropolitaine comme Toronto doit regrouper un très large éventail de membres représentant toutes les facettes de la communauté. Je suis sûr que le *board of trade* du Toronto métropolitain a comparu souvent dans des comités fédéraux, de même que de la province. Avez-vous remarqué une différence dans l'attitude du gouvernement depuis le 4 septembre dernier?

Le président: Parlez-vous de *Aller sans entraves*, ou de politiques sans entraves, monsieur Gottselig? De toute façon, la question est intéressante. Je sais que les témoins peuvent y répondre, mais franchement, en ce qui concerne leur comparu-

[Texte]

If that is what you are directing your attention to, the September 4 thing is a little provocative, is it not?

Mr. Gottselig: Maybe I should withdraw it then, Mr. Chairman.

The Chairman: No, but I am interested in part of the question: In terms of the Board of Trade of Metropolitan Toronto, do you relate to other boards in the United States? As to the question Mr. Gottselig asked about your experience and the answer that you were not sure, I would ask if you do relate to other boards in the States in terms of experiences with issues your committees deal with.

Mr. Mutch: Bud Maheu, why not answer that question for us?

• 1605

Mr. Bernard L. Maheu (Assistant Manager, International Trade Department, Board of Trade of Metropolitan Toronto): Mr. Chairman, the answer is no, we do not directly. Where we got our information, frankly, was from the presentation that the Minister gave at the Board of Trade of Metropolitan Toronto on October 23.

The Chairman: When he made his interesting speech.

Mr. Maheu: That is correct.

The Chairman: I do not want to cut you off, Mr. Gottselig, but...

Mr. Gottselig: Very brief.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. If I touch on any subject that has gone on before, Mr. Chairman, you can draw the line.

The Chairman: I certainly will.

Mr. Reid: But I would like to take advantage of the presence of North America's largest Chamber of Commerce or Board of Trade and the wide range of membership that they represent, to ask them if they did not have a very extensive debate or dialogue with respect to the possible intrusion into Canada by a large number of U.S. transport carriers before they made this representation. I am cognizant of the fact, and it has probably been mentioned before, your brief does not dwell too much or to any great extent in this respect.

Mr. Mutch: No, we have not developed a position on that today, but you have been there longer than I. Was that a matter of discussion or was it simply not reached?

Mr. Gillelan: It was a matter of discussion but never a controversy of the proportions I would have expected it to be.

Mr. Reid: You mean to say it was not a matter of concern to Toronto's Board of Trade?

Mr. Gillelan: Well, I think the matter remains a concern, yes, of the Board of Trade. I misunderstood your question. Yes indeed.

[Traduction]

tion devant les comités... Si c'est vraiment là où vous venez en venir, je pense que votre question relative au 4 septembre est un peu provocante, n'est-ce pas?

M. Gottselig: Peut-être devrais-je la retirer alors, monsieur le président.

Le président: Non, parce qu'une partie de la question m'intéresse: le *board of trade* du Toronto métropolitain est-il en rapport avec d'autres conseils des États-Unis? Quant à la question de M. Gottselig au sujet de votre expérience, je vous demanderai si vous avez des rapports avec d'autres conseils aux États-Unis en ce qui concerne des questions dont traitent vos comités.

M. Mutch: Bud Maheu, pourquoi ne répondriez-vous pas à cette question?

M. Bernard L. Maheu (directeur adjoint, Service du commerce international, Chambre de commerce du grand Toronto): Monsieur le président, la réponse est non, pas directement. Nous avons pris notre information, franchement, dans le discours prononcé par le ministre devant la Chambre de commerce du grand Toronto, le 23 octobre.

Le président: Lorsqu'il a fait son intéressant discours.

M. Maheu: Exactement.

Le président: Je ne veux pas vous couper la parole, monsieur Gottselig, mais...

M. Gottselig: Très brièvement.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Si j'aborde une question qui a déjà été soulevée, monsieur le président, vous n'avez qu'à me le dire.

Le président: N'ayez crainte.

M. Reid: Mais j'aimerais profiter de la présence de la Chambre de commerce ou du *Board of Trade* le plus important de l'Amérique du Nord avec son grand éventail de membres, pour lui demander si la question de l'intrusion possible au Canada d'un grand nombre de transporteurs américains n'a pas été discutée à fond avant la présentation de son mémoire. Je sais que votre mémoire ne s'attarde pas trop longuement sur cette question, et cela a probablement déjà été mentionné.

M. Mutch: Non, nous n'avons pas pris position là-dessus aujourd'hui—mais vous êtes là depuis plus longtemps que moi. Cette question a-t-elle été débattue, ou ne l'a-t-on simplement pas abordée?

M. Gillelan: La question a été discutée, mais n'a jamais suscité la controverse à laquelle je m'attendais.

M. Reid: Vous voulez dire que ce n'était pas une préoccupation pour la Chambre de commerce de Toronto?

M. Gillelan: Je pense que cela demeure une question de préoccupation, oui, pour la Chambre de commerce. Je n'ai pas bien saisi votre question. C'est effectivement une préoccupation.

[Text]

Mr. Reid: But not to the extent that it warranted a paragraph in your brief for submission to this committee.

Mr. Gillelan: It may have been an error, an oversight, sir, but it was not a matter on which we felt we had enough data and material evidence to make a statement.

Mr. Reid: As a matter of philosophy, then, and addressed to the largest chamber of commerce in Canada, at least board of trade, does American ownership of modes of transport—and if we take the limit of the Canada Investment Act, the new Investment Act, \$5 million you can buy and exchange airlines in less money than that—what will it do to trucking companies? Ontario being a large area of carriers, what will it do to the Ontario Trucking Association, recognizing that they, as an association, are very much concerned with the prospect of deregulation?

Mr. Gillelan: Number one, the Board of Trade of Metropolitan Toronto does not have a policy on the question of foreign ownership. Number two, I think we were concerned about it but not as concerned as . . .

The Chairman: Excuse me, is that an accident or is it because you cannot get a policy?

Mr. Gillelan: A policy has never been called for, Mr. Chairman:

The Chairman: I see.

Mr. Gillelan: Number two, I think if you had asked me that question several years ago I would have replied in much more concerned terms than I am now. We have, however, had the experience of the United Parcel Service which has come into Ontario and everyone was sure that when UPS came into Ontario they were going to absolutely ravage the local trucking industry. But that has not happened at all. They seem to have fitted into a niche in the total market and I am unaware of any single trucking company who has been seriously harmed by it.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. May I touch then on . . . If you have touched on this service available to the remote areas and the fact that you have no objection to subsidizing, then I will drop it. But how do you arrive at the recommended form of subsidy being paid directly to the passenger in northern air travel?

Mr. Mutch: It is simply . . . It may be an easy way out, but we felt that we should avoid the issues of cross subsidies, the complexities of cross subsidies and the hidden costs of cross subsidies.

Mr. Reid: We have had northern air carriers appear before us and they have not been able to really distinguish costs from a cost effectiveness, from a cost carrier basis, to say which costs should be allocated to northern traffic and southern traffic. If you are a single carrier and only work in the north, perhaps you can determine a per mile cost disadvantage. But are you and have your members been able to decipher costing

[Translation]

M. Reid: Mais pas assez pour que vous en parliez dans votre mémoire.

M. Gillelan: C'est peut-être une erreur, un oubli, monsieur, mais nous estimions ne pas avoir suffisamment de données et de preuves pour faire une déclaration à ce sujet.

M. Reid: En termes de principe, et je pose ma question à la Chambre de commerce la plus importante au Canada, la propriété par des intérêts américains de modes de transport—et prenons la limite de 5 millions de dollars prévue dans la nouvelle Loi sur les investissements étrangers, avec cette somme et beaucoup moins, des lignes aériennes peuvent changer de main—la participation américaine aura quoi comme incidence sur les compagnies de camionnage? L'Ontario étant une vaste région d'exploitation de transporteurs, on sait que l'Association du camionnage de l'Ontario s'inquiète énormément devant la perspective de la déréglementation—quelle sera l'incidence de cette politique sur l'Association?

M. Gillelan: Premièrement, la Chambre de commerce du grand Toronto n'a pas de politique en matière de participation étrangère. Deuxièmement, je pense que cette question nous préoccupait, mais pas dans la mesure . . .

Le président: Excusez-moi, est-ce par accident que vous n'avez pas de politique, ou est-ce parce que vous ne pouvez pas en établir une?

M. Gillelan: Nous n'avons jamais eu besoin d'une telle politique, monsieur le président.

Le président: Je vois.

M. Gillelan: Deuxièmement, si vous m'aviez posé la question il y a plusieurs années, je vous aurais répondu avec beaucoup plus de préoccupations que je le fais maintenant. Cependant, nous avons vu la *United Parcel Service* qui est venue s'installer en Ontario, et tout le monde était convaincu que l'arrivée de l'UPS en Ontario allait ruiner complètement l'industrie locale du camionnage. Mais ce n'est pas ce qui s'est produit. L'UPS s'est trouvée un créneau dans le marché et je ne connais aucune compagnie de camionnage qui en a souffert gravement.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Permettez-moi maintenant de . . . Si vous avez déjà abordé la question des services dans les régions éloignées et le fait que vous n'avez pas d'objection aux subventions, je laisserai tomber. Mais comment en êtes-vous arrivés à recommander une forme de subvention versée directement aux voyageurs empruntant un service aérien du Nord?

M. Mutch: C'est simplement que . . . C'est peut-être une solution facile, mais nous croyons qu'il faut éviter les subventions indirectes, avec toute leur complexité et leurs coûts cachés.

M. Reid: Nous avons rencontré des transporteurs aériens du Nord qui ont été incapables de nous dire vraiment quels étaient les coûts inhérents à l'exploitation d'un transporteur dans le Nord par rapport à un transporteur dans le Sud. Un transporteur particulier qui travaille uniquement dans le Nord peut peut-être établir une différence de coût par mille. J'aimerais savoir si vous et vos membres avez réussi à établir

[Texte]

at all with respect to transportation modes and working in remote areas?

• 1610

Mr. Mutch: No.

Mr. Reid: Then I come back to ask how you recommend subsidizing the passenger rather than the carrier?

Mr. Mutch: We believe it is the direct way of doing it which is relatively easily understood and they are not hidden costs. I think the accounting, although still complex, is perhaps much less complex than in a cross-subsidy situation.

Mr. Reid: I have other questions, but I will yield now.

The Chairman: Mr. Belsher, you had one question, and then I will call Mr. Benjamin.

Mr. Belsher: Mr. Benjamin is on his first round.

The Chairman: Well, just a question, Mr. Belsher. Is this your second round, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: I had better catch up.

The Chairman: Mr. Benjamin, before you came—and I know it is our room—and the Board of Trade understands too and we have covered it twice around . . . We have to be out of this room for certain reasons that I have no . . .

Mr. Benjamin: Even though it is our room.

The Chairman: And we have given it up. The chairman is in a conflict of interest . . .

Mr. Benjamin: Who did that?

The Chairman: The chairman, because I am in charge of a dinner in this room at 5.30. That is the problem. It is Canada-U.S. and it is all for good . . .

Mr. Benjamin: Am I invited or not?

The Chairman: If you are a member of the Canada-U.S. delegation, yes, you can, and we will even run you for the ticket if . . .

Mr. Benjamin: Well, I will not be here.

The Chairman: Okay, Mr. Belsher, one question, and then Mr. Benjamin.

Mr. Belsher: Thank you very much.

The Chairman: As I said to the Toronto Board, Mr. Benjamin, their last sentence, which I commend you to read for your questions, is that because they have taken the time and effort to prepare a brief and come here today and they knew it was a short, abbreviated situation—and, quite frankly, they are going to become more abbreviated than this because the witnesses are stacking up and our time limit is decreasing and after we come off the road . . .

[Traduction]

les coûts en ce qui concerne l'exploitation des différents modes de transport dans les régions éloignées?

M. Mutch: Non.

M. Reid: Comment pouvez-vous alors recommander de subventionner le voyageur plutôt que le transporteur?

M. Mutch: Nous estimons que c'est une façon directe et relativement simple de faire les choses, et qui ne comporte pas de coûts cachés. Je pense que la comptabilité, bien que toujours assez complexe, est quand même beaucoup moins compliquée que pour les subventions indirectes.

M. Reid: J'ai d'autres questions à poser, mais je vais m'arrêter ici.

Le président: Monsieur Belsher, vous aviez une question; ensuite j'accorderai la parole à M. Benjamin.

M. Belsher: M. Benjamin en est à son premier tour.

Le président: Une seule question, monsieur Belsher. En êtes-vous à votre deuxième tour, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: J'ai du rattrapage à faire.

Le président: Monsieur Benjamin, avant votre arrivée—et je sais que cette salle nous appartient—nous l'avons déjà mentionné deux fois, la Chambre de commerce est au courant . . . Nous devons libérer la salle pour des raisons que je . . .

M. Benjamin: Même si cette salle nous appartient.

Le président: Nous l'avons cédée. Le président se trouve dans une situation de conflit d'intérêts . . .

M. Benjamin: Qui a fait cela?

Le président: Le président, parce que je dois m'occuper d'un repas qui est offert en cette salle à 17h30. Voilà le problème. C'est la délégation canado-américaine qui se réunit, et c'est pour une bonne . . .

M. Benjamin: Suis-je invité ou non?

Le président: Si vous êtes membre de la délégation canado-américaine, oui vous pouvez venir, et nous vous offrirons même . . .

M. Benjamin: Je n'y serai pas.

Le président: Très bien, monsieur Belsher, une question, puis ce sera le tour de M. Benjamin.

M. Belsher: Merci beaucoup.

Le président: Comme je l'ai dit à la Chambre de commerce de Toronto, monsieur Benjamin, en réponse à la dernière phrase de son mémoire, que je vous invitais à lire avant de poser vos questions—étant donné que la Chambre de commerce a pris le temps de rédiger un mémoire et de venir nous rencontrer même si l'on disposait de très peu de temps—et, franchement, j'ai l'impression que les rencontres vont être encore plus brèves, car la liste des témoins s'allonge et nos délais raccourcissent, et lorsque nous serons revenus de voyage . . .

[Text]

Mr. Benjamin: Can you tell me in one sentence, Mr. Chairman, where they stand?

The Chairman: They are all in favour of it.

Mr. Benjamin: That figures.

The Chairman: That is right. And we have asked penetrating questions to elucidate their comments further and they have given answers. But as chairman I want to assure them, because they took the time and effort to come . . . In the last sentence of their brief they would like to make sure—and this is in your interest and the interest of all members—that when the legislation comes down . . . As far as I am concerned as chairman, if we are seized of it or the legislative committee, where I will be a participant, I will certainly make sure that the Board of Trade of Metropolitan Toronto will be heard specifically on the legislation. You had a three-page brief on generalities, which is great, and the specifics concern us all, obviously.

Mr. Belsher, one question, and then Mr. Benjamin, and then we are going to wind this up at 4.25.

Mr. Belsher: In your brief you draw reference to the regulations that possibly would revert to the Minister as being a retrograde step. In *Freedom to Move* we know that our CTC as it is now constructed is a very slow and cumbersome, I guess, method of dealing with regulations. How else would you see it being speeded up if it was not streamlined to this effect? Do you have an alternative method of how we can cross from one to the other in making sure that we can get on with the action? We were given in the reports last night that, for instance, when people were filing grievances and so on it took up to seven years for decisions to come down, that they would come very technical.

That is on the other side of the coin, but when you have issued new regulations what would you see in a bill about how you might get to it if you did not have it in power with the Minister to help put the regulations into effect and get to it that way?

Mr. Mutch: I am not sure whether we are speaking of efficient procedures, of which I think everybody is in favour, or speaking of the legislative process. To the extent that the policy directives really constitute legislation in a sense, we would prefer to see it subject to the usual parliamentary scrutiny. To the extent that it is procedural efficiency, certainly there is no argument at all.

Mr. Belsher: Okay.

• 1615

Mr. Mutch: There is a reference in either my comments today or in the brief itself to the point that when the legislation comes down, one of the important items in there will be time frames in the reparations process and in the other processes. The Canadian Import Tribunal, for instance, must deal with very complex issues within 90 days, and under the statute must bring out its decision by the 90th day, and has always done so. Those sorts of time frames are important procedurally.

[Translation]

M. Benjamin: En un mot, monsieur le président, quelle est la position des témoins?

Le président: Ils sont tous d'accord.

M. Benjamin: Ce n'est pas surprenant.

Le président: C'est vrai. Et nous leur avons posé des questions pour élucider leurs commentaires, et ils nous ont donné des réponses. Mais, en tant que président, j'aimerais pouvoir leur assurer, étant donné qu'ils ont pris le temps de venir nous rencontrer . . . Dans la dernière phrase de leur mémoire, ils demandent à être assurés—et cela est autant dans votre intérêt que dans l'intérêt de tous les membres—qu'une fois le projet de loi déposé . . . et qu'il soit confié au Comité permanent ou à un comité législatif, que je participe à l'étude ou non, je vais faire en sorte que la Chambre de commerce du grand Toronto puisse venir exprimer son point de vue sur le projet de loi. Vous aviez un mémoire de trois pages sur des questions générales, ce qui est très bien, mais les détails nous intéressent aussi, évidemment.

Monsieur Belsher, une question; ensuite M. Benjamin, ce qui nous amènera à 16h25.

M. Belsher: Dans votre mémoire, vous dites que ce serait une mesure rétrograde que de confier la responsabilité des règlements au ministre. Dans *Aller sans entraves*, on reconnaît la lenteur et la lourdeur de la CCT en matière de réglementation. Quel autre moyen avons-nous d'accélérer le processus? Avez-vous une autre solution qui nous permettrait d'accélérer tout le processus? Dans les rapports que nous avons reçus hier soir, par exemple, nous avons appris que des griefs pouvaient mettre jusqu'à sept ans avant d'être réglés, et qu'ils pouvaient être très techniques.

Voilà un côté de la question, mais une fois que de nouveaux règlements sont institués, quelles dispositions faut-il prévoir dans un projet de loi si le ministre n'est pas habilité à établir des règlements et à les faire appliquer?

M. Mutch: Je ne sais pas si nous parlons de procédures efficaces, ce que tout le monde voudrait avoir, ou d'un processus législatif. Dans la mesure où les politiques constituent vraiment une mesure législative, nous préférierions qu'elles soient soumises à l'examen parlementaire habituel. Dans la mesure où l'on recherche une procédure efficace, eh bien je pense que la question ne se pose pas.

M. Belsher: Merci.

M. Mutch: J'ai mentionné aujourd'hui, soit dans mes commentaires, soit dans le mémoire, que les échéances du processus de règlement de conflits et d'autres processus allaient être l'une des questions importantes à régler dans le cadre de l'étude du projet de loi. Le Tribunal canadien des importations, par exemple, doit, de par la loi, rendre des décisions sur des questions très complexes dans un délai de 90

[Texte]

The Chairman: We come back to that first question which Mr. Belsher touched on. I am, as a chairman, neutral of course, but I am very interested in that first page of your brief, where you say it is a retrograde step for the Minister to issue policy directives.

Mr. Reid: You have expressed in your brief, witnesses, that the participation of a Minister might be a retrograde step. I thought this probably would have been taken up right at the outset.

The Chairman: It was. That was the first question.

Mr. Reid: The Canadian Transportation Commission itself has indicated that there is a distinct separation between the actual administrative process and policy directions by the government. I would take it—and I do not want to put myself in your place—that since a Minister is responsible to the electorate, he is a democrat, he is reflecting the people's wishes, and the Transportation Commission . . .

Mr. Benjamin: A New Democrat.

Mr. Reid: —welcomes a policy direction, a guideline, as it were, under which they are to operate. In your consideration in the preparation of this brief, did you look at it from the point of view simply of ministerial discretion, or did you look at it from the point of view of concerning yourself with an administrative board in operation and an administrative board working under some form of guideline and direction?

Mr. Mutch: The main idea underlying this is that once you have set up an independent tribunal to rule within a statutory framework, then it should be allowed to rule. If these policy directives are in effect telling them how to rule, then that is really a legislative matter. If that is the kind of policy we are speaking of, then that is the thought, I believe, which underlies that statement. As I mentioned before, the reference in there to courts was a red herring. That was an error.

Mr. Reid: Do you mean, then, that a philosophy should be reduced to a legislation?

Mr. Mutch: No indeed. This is one of the disadvantages in dealing with statements of principle rather than legislation. No, I am sure one of the Minister's main duties is to set policy. But if this provision, which refers to the issuance of policy directives to an independent tribunal, means the tribunal is to make up its mind in accordance with those policies, then I think he is issuing legislation rather than policy.

The Chairman: Mr. Mutch, I think it was the word "retrograde" . . . We have had other witnesses say they are concerned about this, and there is a philosophical concern about an independent agency getting policy directives. But after all, he is a politician. The administrators carry out policy. But would you feel better—and I throw this out to you off the top of my head—if in the legislation, or perhaps in our report, for policy directives of the Minister there were a provision for what we call a "negative resolution", that he can issue policy

[Traduction]

jours, et il réussit toujours à le faire. Ces délais sont importants sur le plan de la procédure.

Le président: Revenons à la première question qu'a soulevée M. Belsher. En tant que président, je suis évidemment impartial, mais je trouve cela très intéressant que vous disiez, à la première page de votre mémoire, que ce serait une mesure rétrograde que de permettre au ministre d'émettre des politiques.

M. Reid: Vous avez dit dans votre mémoire que la participation d'un ministre pourrait être une mesure rétrograde. J'aurais bien pensé que cette question aurait été soulevée dès le début.

Le président: Elle l'a été. Ce fut la première question.

M. Reid: La Commission canadienne des transports a fait valoir qu'il y avait une différence entre le processus administratif comme tel et les politiques du gouvernement. Je suppose que—et je ne veux pas me mettre à votre place—puisque le ministre est comptable envers l'électorat, puisqu'il est démocrate, il doit sûrement refléter le souhait de la population, et la Commission des transports . . .

M. Benjamin: Un Néo-démocrate.

M. Reid: . . . accueillerait favorablement une politique ou une ligne de conduite pour la guider dans ses opérations. En préparant votre mémoire, avez-vous envisagé la question du point de vue simplement de la discrétion ministérielle, ou avez-vous pensé à l'administration et aux directives pouvant la régir?

M. Mutch: L'idée derrière tout cela, c'est qu'une fois institué un tribunal indépendant chargé de trancher les questions dans un contexte législatif, il faut le laisser travailler. Si les politiques ont pour effet d'imposer au tribunal une ligne de conduite, cela devient alors une question législative. Voilà le raisonnement qui nous a amenés à faire cette affirmation. Comme je l'ai déjà dit, l'allusion aux tribunaux nous détourne du véritable problème. C'est une erreur.

M. Reid: Voulez-vous dire alors qu'un principe devrait se réduire à une loi?

M. Mutch: Non, pas du tout. C'est l'un des inconvénients de travailler avec des énoncés de principe plutôt qu'avec des lois. Non, je suis sûr que le rôle principal du ministre est d'établir des politiques. Mais si cette disposition qui porte sur l'institution de directives destinées à un tribunal indépendant signifie que les décisions de ce dernier doivent être faites en conformité avec ces politiques, je pense que le ministre, à ce moment-là, décrète une loi plutôt qu'une politique.

Le président: Monsieur Mutch, je pense que c'est le mot «rétrograde» . . . D'autres témoins nous ont dit que cela les préoccupait, qu'ils avaient des réserves fondamentalement au sujet d'une agence indépendante qui recevrait des directives. Mais, après tout, le ministre est un politicien. Les administrateurs exécutent la politique. Mais cela vous rassurerait-il si—et je vous propose cela tout bonnement—il était prévu dans la loi, ou peut-être dans notre rapport, que les directives du ministre sont assujetties à ce que nous appelons une résolution négative;

[Text]

to an independent tribunal, and upon so many members of the House of Commons standing, or something like that, to debate it, it is all out in the open? I mean, it is not going to be a surreptitious thing. Would you feel better? I think it was your retrograde step. Quite frankly, when I read your three-page brief, which I like—like three pages, period—it was the word “retrograde” that stuck in my craw.

• 1620

Mr. Mutch: Yes. There are two points, I guess. One point is that if it is an independent agency, then let us not pull back too much of its independence or it will be in a box.

The Chairman: Do you think the present CTC is an independent agency?

Mr. Gillelan: I would think on the whole, Mr. Chairman, yes, within the policies that are set out.

The Chairman: Good.

Mr. Mutch: That was the first point. The second point is what I understand to be a development of the committee system, which I think is an excellent thing. It is an excellent forum for interests to make their views known; and to the extent that these policy directives are quasi-legislation, I would like to see committees or the House or somebody scrutinize them.

The Chairman: Good. Mr. Benjamin, on your wind-up.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I wish I was as erudite as Mr. Reid.

The Chairman: We all do.

Mr. Benjamin: I have noticed him coming through here with nuts and bolts.

The Chairman: He asks good questions.

Mr. Benjamin: I apologize for being late, gentlemen. There were some other things that took up my time, although I think most of my time has been on this committee.

When you talk about cross-subsidization, the whole history in transportation in Canada by various and sundry administrations since before 1867 was that we would try our best as legislators not to discriminate against people because of where they happened to live or where they happened to produce their goods—or process it, or manufacture it. All Members of Parliament are faced with a proposition that there is more than one place in Canada than Toronto. In cross-subsidization, when a transportation mode, whether it is trucks or railroads or airlines, makes a bundle into Vancouver, Toronto, Montreal, some part of what they make there is used to help out in the more remote or isolated areas in the country. Are you suggesting to this committee that we should do it differently than that?

[Translation]

c'est-à-dire que les politiques émises à l'intention d'un tribunal indépendant seraient soumises à un débat par un certain nombre de députés à la Chambre des communes? Ce ne serait pas quelque chose de caché; ce serait bien ouvert. Cela vous rassurerait-il? C'est ce que vous vouliez dire avec votre mesure rétrograde. Franchement, quand je lis votre mémoire de trois pages, que j'aime bien—j'aime bien les trois pages, un point c'est tout—c'est le mot «rétrograde» que je n'arrive pas à avaler.

M. Mutch: Oui. Deux choses à dire là-dessus. Premièrement, s'il s'agit d'une agence indépendante, il ne faut pas trop lui enlever de son indépendance sinon elle sera prise dans un carcan.

Le président: Pensez-vous que la CCT est une agence indépendante?

M. Gillelan: Je dirais qu'en général, oui c'est une agence indépendante, compte tenu des politiques qui la régissent.

Le président: Très bien.

M. Mutch: C'était la première chose. La deuxième, c'est que je crois comprendre qu'on est en train d'instaurer un nouveau système de comité, et je pense que c'est une excellente idée. Ce système constitue une excellente tribune pour l'expression des différents points de vue; et dans la mesure où ces directives sont de nature quasi-législative, j'aimerais que les comités ou que la Chambre ou que quelqu'un les examine en profondeur.

Le président: Très bien. Monsieur Benjamin, à vous de terminer.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, j'aimerais bien être aussi érudit que M. Reid.

Le président: Nous aimerions tous l'être.

M. Benjamin: Il vient toujours bien équipé.

Le président: Il pose de bonnes questions.

M. Benjamin: Je m'excuse, messieurs, d'être en retard. J'étais occupé à autre chose, bien que je passe le gros de mon temps, je pense, à ce comité-ci.

Quand vous parlez de subventions indirectes—toute l'histoire des transports au Canada sous différentes administrations depuis 1867 a toujours reposé sur le principe que nous, en tant que législateurs, ne ferions pas de discrimination envers les gens parce qu'ils habitent tel ou tel endroit ou parce qu'ils fabriquent, transforment ou manufacturent un produit dans un endroit plutôt qu'un autre. Tous les députés doivent tenir compte du fait qu'il n'y a pas que la ville de Toronto au Canada. Dans le système de subventions indirectes, quand un mode de transport, que ce soit le camionnage, les chemins de fer ou le transport aérien fait de bonnes affaires à Vancouver, Toronto ou Montréal, il faut qu'une partie des gains servent à aider des régions plus éloignées ou plus isolées du pays. Voulez-vous dire que nous devrions procéder différemment?

[Texte]

Mr. Mutch: To the extent rates are freed up and are set by the market, I think the situation will have changed dramatically, and I think we will have to do something different.

Mr. Benjamin: Well then, if the market demands are where the market is—and that is Toronto, Montreal, Vancouver and southern Ontario—if the market demands that, are you suggesting to this committee to hell with the rest of the country, that in order to pacify Americans, in order to satisfy the market, if you have a small manufacturing processing plant in Nova Scotia, or Saskatchewan, or B.C., tough cookie? In other words, what you are saying is the whole damn works of us should move to Montreal, Toronto, Vancouver. Is that what you are telling us?

Mr. Mutch: No, I think exactly the opposite. I think we probably agree on the goals and it is a matter of the instrument to . . .

Mr. Benjamin: With all its faults, did it not require regulation under various federal governments since 1867 to try to somehow give some kind of a relative or a neutral-type opportunity, when it came to transportation costs, to people from Newfoundland to the Queen Charlottes?

Mr. Mutch: Yes, it did, and I am sure that has to continue. The question is what is the best way of accomplishing it. We suggest cross-subsidies are not the best way. We suggest direct subsidies are better. But there is absolutely no . . .

• 1625

Mr. Benjamin: But we have had both.

Mr. Mutch: There is absolutely no doubt that it must be done. The north must be developed. As I mentioned, I am a Thunder Bay native, and we received some of the benefits in the past. I think northwest Ontario, for instance, must continue to do so in order to develop.

Mr. Benjamin: Where does the Board of Trade of Metropolitan Toronto stand on the Maritime Freight Rates Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the bridges rates, the At and East freight rates? Where do you guys stand on that?

The Chairman: They have many questions, Mr. Benjamin, as they point out in their brief, that were not addressed specifically in the *Freedom to Move* paper. Some of them you have mentioned . . .

Mr. Benjamin: That is in the *Freedom to Move* paper.

The Chairman: They are representing the Board of Trade of Metropolitan Toronto. We are covering the country and having other boards of trade . . .

Mr. Benjamin: Exactly.

The Chairman: We are getting a diverse point of view, input, that we as legislators then have to dissect . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have asked them a question . . .

[Traduction]

M. Mutch: Dans la mesure où les tarifs seront déréglementés et régis par le marché, je pense que la situation changera considérablement et nous obligera à faire quelque chose de différent.

M. Benjamin: Comme ça, si la demande est là où se trouve le marché—c'est-à-dire à Toronto, à Montréal, à Vancouver et dans le sud de l'Ontario—êtes-vous en train de dire au Comité qu'il faut laisser tomber le reste du pays pour satisfaire les impératifs du marché, calmer les Américains, et que c'est tant pis pour les petites usines de fabrication de Nouvelle-Écosse, de Saskatchewan ou de Colombie-Britannique? En d'autres termes, vous dites que nous devrions tous déménager à Montréal, Toronto ou Vancouver. N'est-ce pas?

M. Mutch: Non, je pense que c'est exactement le contraire. Nous nous entendons probablement sur les objectifs, mais pas sur les moyens d'y parvenir . . .

M. Benjamin: Malgré toutes les lacunes du système, n'a-t-il pas fallu établir des règlements sous les diverses administrations fédérales depuis 1867 pour que tous aient relativement les mêmes possibilités du côté des coûts du transport, que vous soyez de Terre-Neuve ou des Îles Charlotte?

M. Mutch: Oui, et je suis convaincu que cela doit continuer. La question est de savoir quelle est la meilleure façon de réaliser cet objectif. Pour nous, les subventions indirectes ne sont pas la meilleure solution. Nous croyons que les subventions directes valent mieux. Mais il n'y a absolument rien . . .

M. Benjamin: On a eu les deux.

M. Mutch: La mise en valeur du Nord est absolument indispensable. Je suis né à Thunder Bay et je suis donc bien placé pour savoir que nous en avons profité par le passé. Le nord-ouest de l'Ontario devra poursuivre sur cette voie s'il veut se développer.

M. Benjamin: Je voudrais savoir ce que le *Board of Trade* de la ville de Toronto pense de la Loi sur les tarifs de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique, des péages pour les ponts, et des tarifs pour le transport des marchandises.

Le président: Nos témoins expliquent dans leur mémoire qu'ils ont soulevé de nombreuses questions qui n'étaient pas évoquées dans le document *Liberté de mouvement*. Vous en avez repris un certain nombre.

M. Benjamin: Elles figurent toutes dans ce document.

Le président: Les témoins représentent la Chambre de commerce de Toronto. D'autres chambres de commerce comparaitront devant nous.

M. Benjamin: C'est exact.

Le président: Il nous appartiendra d'examiner les différents points de vue qui nous auront ainsi été exposés.

M. Benjamin: Monsieur le président, je leur ai posé une question.

[Text]

The Chairman: They can give a short answer and then this committee is over. You have asked a good question to a point, but they are here representing the Board of Trade of Metropolitan Toronto. Why should they be worried about the Maritime Freight Rates Act?

Mr. Benjamin: That is what I am worried about. They are not worried about the rest of the country.

The Chairman: That is what you and I have to worry about.

Mr. Benjamin: They do not give a damn about the rest of the country.

The Chairman: No, they did not say that. You and I have to worry . . .

Mr. Benjamin: No, I said that.

The Chairman: You said that, and that is fine, that is debating rhetoric. That is great; you are very good at it.

Mr. Benjamin: Where do the philosophy and the policy . . .

The Chairman: If you want an answer to the question, we are . . .

Mr. Benjamin: —and the principles of the *Freedom to Move* . . .

The Chairman: They are representing . . . Read the brief.

Mr. Benjamin: Yes, I know.

The Chairman: Read the brief, and then when they return you will ask very interesting questions. If you want to comment on Mr. Benjamin's debating question . . .

Mr. Benjamin: I thought that was what we were doing.

The Chairman: We have been doing it for over an hour.

Mr. Benjamin: We are discussing the principles and philosophy of *Freedom to Move*.

The Chairman: Their brief covers the generalities of that issue, with qualifications.

Mr. Benjamin: What qualifications? Yours, not the people . . .

The Chairman: Those qualifications can be added to by letter, and certainly will be noted directly when the legislation comes down.

So I think, gentlemen, unless you want to comment, that it is debating a point; it is a difference of opinion. I think you have given a very interesting brief in generalities. I am glad it is three pages . . .

Mr. Benjamin: Now who is using up all the time?

The Chairman: The time is over.

Mr. Benjamin: But you just invited him to answer, so the time is not up.

The Chairman: Do you have a short answer?

Mr. Benjamin: Do you have a long answer?

[Translation]

Le président: Ils pourront vous répondre rapidement après quoi je vais lever la séance. Même si votre question est intéressante, les témoins représentent le *Board of Trade* de Toronto et je ne vois pas très bien pourquoi ils devraient s'occuper de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. Benjamin: Je constate justement qu'ils ne s'occupent nullement du reste du pays.

Le président: C'est nous qui devons nous en occuper.

M. Benjamin: Ils s'en fichent éperdument du reste du pays.

Le président: Ils n'ont jamais dit cela. Mais c'est vous et moi qui devons nous y intéresser.

M. Benjamin: Moi je vous dis que si.

Le président: Vous avez bien entendu le droit de dire ce que vous voulez et vous êtes très fort dans ce genre de discussions.

M. Benjamin: Où est-ce que tous ces principes . . .

Le président: Si vous voulez qu'on réponde à votre question . . .

M. Benjamin: Les principes contenus dans le document *Liberté de mouvement* . . .

Le président: Vous n'avez qu'à lire le mémoire.

M. Benjamin: Je le sais.

Le président: Commencez par lire le mémoire et lorsqu'ils reviendront, vous pourrez leur poser des questions bien étayées. Si vous voulez répondre à la question de M. Benjamin . . .

M. Benjamin: Je pensais que c'est ce qu'on allait faire.

Le président: Cela fait une heure que nous y sommes.

M. Benjamin: Nous discutons des principes qui sous-tendent le document *Liberté de mouvement*.

Le président: Ils traitent des grandes lignes de cette question dans leur mémoire, avec certaines réserves.

M. Benjamin: Qu'entendez-vous par réserves? C'est les vôtres et non pas celles du peuple.

Le président: Ces réserves pourraient faire l'objet d'une lettre et on en tiendra compte au moment de l'étude du projet de loi.

Il s'agit donc d'une différence d'opinions. Votre mémoire contient un aperçu général très intéressant. J'apprécie le fait qu'il ne compte que trois pages.

M. Benjamin: Qui est-ce qui parle maintenant.

Le président: Fini de parler.

M. Benjamin: Vous venez de demander aux témoins de répondre.

Le président: Pourriez-vous répondre brièvement?

M. Benjamin: Pourriez-vous répondre de façon plus circonstancielle?

[Texte]

Mr. Gillelan: I think, Mr. Chairman, that the interests of the members of the Board of Trade of Metropolitan Toronto transcend the boundaries of Metropolitan Toronto and in fact are only bounded by Newfoundland and British Columbia.

The Chairman: Sea to sea, and that is a good way to wind up this committee.

Seriously, gentlemen, I want to thank you for appearing. Because it was rather short, anything you say in written form—certainly a request to appear again before the legislative committee that will hear the legislation—will certainly have priority as far as this chairman is concerned. Thank you very much.

There is a legislative committee tonight—*obiter dictum*—at 5 p.m., to help Mr. Forrestall and his bill, the Toronto Island Airport. The Board of Trade of Metropolitan Toronto should give a brief on that too, but I do not think they want to. That is over in the Wellington Building at 5 p.m. I have been asked to relay that information. They need eleven members.

The committee is adjourned.

[Traduction]

M. Gillelan: Les membres du *Board of Trade*, loin de s'intéresser exclusivement à la région métropolitaine de Toronto, s'intéressent au pays tout entier, de Terre-Neuve à la Colombie-Britannique.

Le président: D'un océan à l'autre, ce qui constitue une excellente conclusion à nos débats.

Messieurs, je vous remercie de votre comparution. Puisque votre mémoire était si court, nous nous ferons certainement un plaisir de vous entendre à nouveau si vous demandiez à comparaître devant le Comité législatif au moment de l'examen du projet de loi.

Un comité siège ce soir à 17 heures pour l'aéroport de l'Île de Toronto. Je trouve que le *Board of Trade* de Toronto devrait soumettre un mémoire à ce sujet mais je ne crois pas qu'ils en aient l'intention. La réunion aura lieu ce soir à 17 heures dans l'Edifice Wellington. Le quorum est de 11 membres.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Board of Trade of Metropolitan Toronto:

D. William Mutch, Chairman, Distribution and Customs Committee;
David R. Gillelan, Member, Distribution and Customs Committee;
Bernard (Bud) L. Maheu, Assistant Manager, International Trade Department.

De la Chambre de commerce du Grand Toronto:

D. William Mutch, président, «*Distribution and Customs Committee*»;
David R. Gillelan, membre, «*Distribution and Customs Committee*»;
Bernard (Bud) L. Maheu, directeur adjoint, département du commerce international.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 35

Fascicule n° 35

Thursday, November 7, 1985

Le jeudi 7 novembre 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Document entitled "Freedom to Move"

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 7, 1985
(46)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor.

Alternate present: Moe Mantha.

In attendance: David Cuthbertson, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher.

Witnesses: From the Consumers Association of Canada: Ken MacDonald, General Counsel and Director of the Regulated Industries Program; Carman Baggaley, Researcher; David McKendry, Policy Analyst. *From the Public Interest Research Centre:* William A. Jordan, Professor of Economics, York University; Andrew Roman, Executive Director.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

Ken MacDonald made an opening statement and assisted by the other witnesses from the Consumers Association, answered questions.

At 11:00 a.m. the sitting was suspended.

At 11:10 a.m. the sitting was resumed.

William A. Jordan made a slide presentation and with the other witness answered questions.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 7 NOVEMBRE 1985
(46)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 40, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor.

Substitut présent: Moe Mantha.

Aussi présents: David Cuthbertson, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher.

Témoins: De l'Association des consommateurs du Canada: Ken MacDonald, avocat-conseil général, et directeur du Programme des industries réglementées; Carman Baggaley, chargé de recherche; David KcKendry, analyste des politiques. *Du Centre de recherche d'intérêt public:* William A. Jordan, professeur d'économie, université York; Andrew Roman, directeur exécutif.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves».

Ken MacDonald fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et les autres témoins de l'Association des consommateurs répondent aux questions.

A 11 heures, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 10, le Comité reprend les travaux.

William A. Jordan passe des diapositives, puis lui-même et l'autre témoin répondent aux questions.

A 11 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, November 7, 1985

• 0941

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for purposes of hearing evidence. I apologize for being a few minutes late, and other members will be arriving in time. It has been a full week.

I would like to welcome the Consumers' Association of Canada, who are the first witnesses we have this morning. Mr. MacDonald, I guess you are going to be presenting the brief. We have the brief you sent, and we appreciate getting the brief earlier, which I have said before, because then staff can look it and dissect it and analyse it and suggest questions to members. Hopefully, that will avoid the necessity for reading the whole brief, but you most likely will have remarks.

Perhaps you could introduce the two gentlemen with you and then start with whatever you want to do. We have another witness, and we are going to try to conclude this morning at a little after 12 noon, if we can.

Mr. Ken MacDonald (General Counsel, Director, Regulated Industries Program, Consumers' Association of Canada): My name is Ken MacDonald. I am General Counsel for the Consumers' Association of Canada, and Director of the association's Regulated Industries Program. With me today are Mr. David McKendry, Policy Analyst with the association; and Mr. Carman Baggaley, Researcher with the association, particularly with its Regulated Industries Program.

As you noted at the beginning, CAC has filed some information with the committee on our position with respect to the *Freedom to Move* paper. Given the timing of the committee's hearings, we were able to file prior to our appearance only a summary of our brief and a summary of the CAC position. We expect to file a full position of CAC later this week. We will elaborate on the summary now. We will not give you the full position, and I will not be reading too long.

The Chairman: That is appreciated, and we understand that this whole thing is happening fairly quickly. As I said before, regardless of a fuller brief, if there is anything else even after the fuller brief, you may not get here physically, but if you can send it in we will have our staff look at it and it will become part of our deliberations.

Mr. MacDonald: Thank you, Mr. Chairman.

Now, CAC would like to start by thanking the committee for giving us this opportunity to appear before you today and present our views on the *Freedom to Move* paper. We have been particularly pleased to note in the past few years a shift in the focus of those who are responsible for determining national transportation policy, and we see a shift in the focus towards a concern for the needs of consumers or users of the various transportation systems. We think that is critical, and

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 7 novembre 1985

Le président: Chers collègues nous sommes suffisamment nombreux pour pouvoir entendre les témoins. Je m'excuse d'être arrivé en retard et d'autres membres du Comité doivent encore d'ailleurs arriver. Nous avons eu une semaine très chargée.

Je souhaite la bienvenue à nos premiers témoins de ce matin l'Association des consommateurs du Canada. C'est M. MacDonald qui va nous présenter le mémoire de l'association. Nous vous remercions de nous avoir fait parvenir le mémoire bien à temps, ce qui permet à notre personnel de l'étudier et de nous préparer une liste de questions à poser. Dans ces conditions je ne pense pas qu'il soit nécessaire que vous nous donniez lecture du texte tout entier, il suffira d'en faire un résumé.

Je vous demanderais pour commencer de nous présenter vos collègues. Je vous rappelle que nous avons un autre témoin pour ce matin et nous essaierons de terminer la séance peu après midi si possible.

M. Ken MacDonald (conseiller général et directeur, Programme des industries réglementées, Association des consommateurs du Canada): Je suis Ken MacDonald le conseiller général de l'Association des consommateurs du Canada et le directeur de notre autre Programme des industries réglementées. Ce sont joints à moi M. David McKendry analyste de l'association et M. Carman Baggaley chercheur attaché plus particulièrement au Programme des industries réglementées.

Nous vous avons donc fait part de notre position en ce qui concerne le document *Aller sans entraves*. À cause de la date fixée pour la réunion, le document que nous vous avons fait parvenir n'est qu'un résumé de notre position. Le document complet à ce sujet vous parviendra dans le courant de la semaine. Je vais donc vous donner quelques mots d'explication concernant ce résumé ce qui ne sera pas trop long.

Le président: Nous savons que le préavis a en effet été plutôt court. Ainsi que je l'ai expliqué tantôt, en plus du document complet que vous allez nous faire parvenir, tout autre document complémentaire sera examiné par notre personnel et il en sera tenu compte au cours de nos délibérations.

M. MacDonald: Merci monsieur le président.

Nous voudrions tout d'abord vous remercier de nous avoir invités à comparaître devant le Comité pour vous faire part de notre position à l'égard du document intitulé *Aller sans entraves*. Nous sommes tout particulièrement heureux de constater que depuis quelques années, les personnes chargées d'élaborer la politique nationale en matière de transport attachent davantage d'importance aux besoins des consommateurs et des usagers des différents modes de transport. Il s'agit

[Texte]

we think a predecessor of this committee is in part responsible for that shift in focus.

We noted that the ninth report of the Standing Committee on Transport, after reviewing the policy objectives set forward by Transport Canada with respect to a proposal on the regulation of the domestic airline industry, stated that the objectives had certain weaknesses and noted in particular that they failed to give any attention to what is important to consumers: the cost, quality, and variety of the air services provided. We think a focus to those components of the delivery of transportation services is, indeed, very important and critical.

CAC supports the proposals set out by the Minister of Transport in the *Freedom to Move* paper. We agree with Mr. Mazankowski that the proposed changes will encourage lower costs, more competitive prices and a wider range of services to shippers and the public. We have been advocating a greater reliance on competition for many years, and we are happy to see that our efforts are finally bearing fruit.

By way of background, CAC has been extensively involved in issues related to the regulation of the domestic airline industry since the creation of the association's Regulated Industries Program in the early 1970s. The association has conducted workshops on the regulation of the airline industry at its annual meetings, and passed resolutions in support of economic deregulation as far back as 1981.

• 0945

The CAC has in the past focused its attention on the air industry, because consumers are direct users of air service and deregulation of this industry will have the greatest direct benefit to consumers. Appropriately then, our brief will deal primarily with air transportation. The benefits that will flow from increased competition in the trucking, marine and rail freight industries, while they may be just as great, are likely to be more indirect.

For consumers, they will take the form of lower prices for commodities. The extent to which prices will be lower will depend on many factors, including the degree of competition at the retail level. In the last few months we have taken a more active interest in the regulation of the trucking industry and, in particular, we appeared before the Canadian Council of Motor Transport Administrators in May. We told the federal-provincial body that it is time to eliminate the public convenience and necessity test for intra-provincial and extra-provincial trucking.

Our position on the regulation of the transportation industry is an extension of our views on the role of regulation in general. Government regulations should be used to further the public interest, to protect consumers from monopolists, to ensure that products are safe. It should not be used to protect the industry being regulated. In our view, the Canadian Transport Commission has been overly concerned with the financial wellbeing

[Traduction]

d'un progrès essentiel pour lequel nous sommes en grande partie redevables au Comité qui a siégé avant vous.

Le neuvième rapport du Comité permanent des transports, après avoir passé en revue les objectifs fixés par Transport Canada relativement à la réglementation du transport aérien au Canada fait valoir que ces objectifs présentent certaines lacunes et notamment qu'ils ne tiennent nullement compte de ce qui compte le plus pour les usagers à savoir le coût, la qualité et la variété des transports aériens. Or c'est justement ces aspects de la question qui sont à notre avis essentiels.

L'ACC approuve les propositions du ministre des Transports contenues dans le document *Aller sans entraves*. Nous sommes d'accord avec M. Mazankowski pour dire que ces changements auraient pour effet de faire baisser les prix, de susciter des prix plus concurrentiels et d'assurer une gamme de services plus étendus à l'ensemble des usagers. Cela fait de nombreuses années que nous insistons sur l'importance de la concurrence et nous sommes donc heureux de ce que l'on ait enfin entendu notre voix.

C'est depuis le début des années 70 lorsque l'ACC a créé le programme des industries réglementées que nous nous intéressons à la réglementation de l'aviation civile au Canada. Lors de ces congrès annuels, nous avons organisé des ateliers consacrés à la réglementation de l'aviation civile et nous avons dès 1981 adopté des résolutions en faveur de la déréglementation de ce secteur.

C'est parce que les consommateurs sont les principaux usagers de l'aviation civile que l'ACC s'est penché sur ce problème car ce sont les consommateurs qui bénéficieront au premier chef de la déréglementation de ce secteur. Notre mémoire est donc essentiellement consacré au transport aérien. Les avantages obtenus grâce à une concurrence accrue dans le transport par route, le transport maritime et le transport ferroviaire, bien que tout aussi importants seront sans doute indirects.

Pour les consommateurs, cette concurrence devrait se traduire par une baisse des prix des marchandises. Mais cette baisse dépendra de nouveaux facteurs, y compris du degré de la concurrence dans le commerce de détail. Depuis quelques mois nous nous sommes penchés sur la réglementation du transport routier et c'est ainsi qu'au mois de mai dernier, nous avons comparu devant le Conseil canadien des administrateurs du transport routier. Nous leur avons expliqué que le moment était venu de supprimer le test d'utilité et de nécessité publiques pour le transport routier à l'intérieur et à l'extérieur des provinces.

Notre position sur la réglementation des transports découle de notre position sur le principe même de la réglementation. La réglementation doit avoir pour objet de promouvoir l'intérêt public, de protéger les consommateurs des monopoles et de veiller à ce que les produits ne présentent aucun danger. La réglementation ne devra donc pas servir à protéger le secteur réglementé. Or nous sommes d'avis que la Commission

[Text]

of the transportation industry and has not given enough weight to the interests of shippers and travellers.

We believe that the public supports the type of changes outlined in the *Freedom to Move* paper. This belief is based on a number of factors. First, we can point to a Gallup survey commissioned by the Consumers' Association of Canada in December of 1983. The survey revealed many interesting things. We discovered, for example, that 43% of Canadians had flown on commercial airlines during the previous two years. And further, we discovered that 28% of Canadians with an annual income of under \$10,000 had flown during that period. Air travel is clearly not limited to those Canadians with substantial incomes. It therefore follows that the price of air travel is important to Canadians in all income groups.

The survey also revealed that Canadians believe that air fares should be based on the cost of providing service between two centres. They rejected the view that travellers on heavily travelled routes should pay prices higher than costs in order to subsidize travellers on lightly travelled routes. Of those surveyed, 74% agreed with the statement that the number of flights and the type of aircraft used to provide service to a particular community should be based on the number of air travellers using that service. The same number favoured allowing airlines to provide service anywhere in Canada. What the Gallup survey told us is that Canadians are opposed to the type of detailed regulation practised by the CTC. They favour cost-based pricing and they are opposed to cross subsidization between routes.

Our belief that Canadians support our position is also based on a number of letters we have received on the subject. In particular, we received over 200 letters in response to a column that appeared in the *Toronto Star* in November, 1983. These letters contained a wealth of information about what Canadians think about the air industry and they offered overwhelming support for no frills type service, increased reliance in competition and year round lower fares. The letters expressed a great deal of resentment and anger which we believe is representative of how many Canadians feel about the structure of air fares in this country. It is clear to us that Canadians support change.

And many Canadians are voting with their feet on this issue. As part of the Gallup survey I referred to a moment ago, we asked those people who had travelled in the past two years whether they had gone to the U.S. to begin a flight to a U.S. or an overseas destination. Surprisingly, 11% of those who had flown had begun a flight in the U.S. This represents a substantial loss of revenue to the Canadian industry.

The research branch of the Canadian Transport Commission has conducted its own survey on the question of diversion to the U.S., and this study produced similar results. The CTC study estimates that during the first six months of 1984, 129,000 Canadians travelled to a U.S. airport to begin the air portion of a trip. This represented 4.7% of air travellers. Given

[Translation]

canadienne des transports s'est occupée davantage de la situation financière de l'industrie du transport au détriment des usagers.

Nous sommes convaincus que le grand public appuie les modifications exposées dans le document *Aller sans entrave*, et ce pour plusieurs raisons. Ainsi le sondage effectué en décembre 1983 pour notre compte fait ressortir un nombre de points fort intéressants. 43 p. 100 des Canadiens s'étaient déplacés par avion au cours des deux années précédentes, y compris 28 p. 100 de personnes ayant un revenu annuel inférieur à 10,000\$, ce qui prouve qu'il ne faut pas être riche pour prendre l'avion. Le prix du transport aérien est donc une question qui touche l'ensemble de nos concitoyens.

Toujours d'après ce sondage, les Canadiens sont d'avis que les prix des billets d'avions doivent être calculés en fonction du coût réel du trajet entre deux points et refusent donc de subventionner les personnes voyageant sur des trajets peu fréquentés par celles qui voyagent sur des trajets fort fréquentés. À 74 p. 100 les personnes qui ont répondu au sondage estimaient que le nombre de vols et le type d'appareils utilisés dans les différentes agglomérations devaient être fonction du nombre de voyageurs sur ce trajet. Ces 74 p. 100 de répondants se sont dits en faveur de permettre aux compagnies aériennes d'assurer le service partout au Canada. D'après ce sondage, les Canadiens se sont donc prononcés massivement contre la réglementation tatillonne pratiquée jusqu'à présent par la Commission canadienne des transports. Les Canadiens voudraient voir les prix calculés en fonction des coûts et se sont prononcés contre la pratique de faire subventionner les trajets peu exploités par ceux qui le sont davantage.

Nous avons d'ailleurs obtenu un abondant courrier à ce sujet. Ainsi nous avons obtenu plus de 200 lettres en réponse à un article paru en novembre 1983 dans le journal *Toronto Star*. Nos lecteurs nous expliquaient dans leurs lettres ce qu'ils pensent du transport aérien et se sont exprimés en majorité pour des vols avec un service réduit à sa plus simple expression, une concurrence accrue et des tarifs réduits toute l'année. Les lecteurs se sont donc exprimés massivement contre la structure actuelle des tarifs aériens et ont appelé de leur voeu un changement.

Bon nombre de Canadiens prennent d'ailleurs des mesures pratiques car, toujours d'après ce même sondage, 11 p. 100 des voyageurs se rendent aux États-Unis pour prendre un vol à destination d'un endroit aux États-Unis ou en Europe, ce qui est bien entendu une perte sèche pour l'aviation canadienne.

La direction de la recherche de la Commission canadienne des transports a d'ailleurs fait sa propre enquête sur le nombre de personnes qui se rendent aux États-Unis pour prendre un vol. D'après cette étude, 129,000 Canadiens se sont rendus à des aéroports américains au cours du premier semestre de 1984 pour prendre un vol, soit 4,7 p. 100 de l'ensemble des

[Texte]

that some people went to the U.S. more than once to begin a flight, the CTC estimated that approximately 180,000 person-trips began at U.S. airports.

We are not suggesting that all of this diversion is produced by the lure of cheaper U.S. fares. Some is undoubtedly the result of proximity to American airports or more convenient schedules. But there is no doubt that cheaper fares are a major attraction.

• 0950

Over the past couple of years CAC has seen many detailed comparisons of the levels of air fares in Canada and in the United States. With the many different types of fares and levels of service, CAC submits that such comparisons must be reviewed very carefully before relying on their conclusions. CAC has seen fare comparisons prepared by the industry and filed with the CTC which have been particularly misleading.

It is also very important when reviewing these comparisons to keep in mind that it is not only the fares but also the number of people travelling at such fares which is important. For example, the latest statistics indicate that over 80% of Americans travel at a discount whereas in Canada the corresponding number is about 50%.

In the association's view there are a number of ways the committee can determine if the Canadian airline industry is as efficient and productive as it can and must be. It can rely on the excellent work done by Dr. William Jordan in this area or the presentation of CAC before the Canadian Transport Commission, which relied on Dr. Brian Campbell, the consultant in the U.S.

Another method of examining the airline industry is to look at the statements made by the airlines about how they operated in the regulated environment. CP Air, PWA and Eastern Provincial Airways all stated clearly that they were high-cost carriers. They gave two reasons for this: first, the regulatory process has allowed the airlines to pass their costs along to consumers; second, they want to be high-cost carriers, they want to serve the upper-income segment of the market.

In connection with the first point, in EPA's submission to the Canadian Transport Commission hearings last year they stated:

Regulation has afforded us the luxury of passing our costs along to the consumer.

In evidence they went on to elaborate that the cost structure which developed in the regulated environment was higher than it would have been in a deregulated environment.

PWA stated that there are costs to being in a regulatory system and noted the marketing disadvantages of not being able to respond quickly with pricing and other initiatives in a changing marketplace.

[Traduction]

personnes voyageant par avion. Vu que certaines personnes se rendent aux États-Unis à plus d'une reprise pour prendre un vol, la CTC estime que 180,000 personnes environ se rendent dans des aéroports américains dans ce but.

Cela ne veut pas nécessairement dire que ces personnes se rendent aux aéroports américains uniquement attirées par l'appât du tarif inférieur pratiqué chez nos voisins. Dans un certain nombre de cas, ce phénomène est dû à la proximité des aéroports américains et à des horaires plus commodes. Mais il ne fait aucun doute que c'est la différence de prix qui constitue le principal attrait.

Au cours des deux dernières années, de nombreuses études comparées ont été consacrées aux prix respectifs des billets d'avion au Canada et aux États-Unis. Vu la variété des tarifs et des services offerts, il faut accepter ces comparaisons sous toute réserve. Ainsi certaines comparaisons rédigées par des compagnies aériennes et soumises à la Commission canadienne des transports sont tout à fait fallacieuses.

A ce propos, ce qui compte dans ces comparaisons ce n'est pas seulement le prix des billets mais le nombre de personnes qui peuvent bénéficier de ces billets. Ainsi d'après les dernières statistiques, plus de 80 p. 100 des voyageurs américains ont des billets d'avion à prix réduits contre 50 p. 100 seulement au Canada.

Vous avez différents moyens pour savoir si l'industrie aéronautique au Canada est aussi efficace et performante qu'elle pourrait et devrait être. Vous pourriez notamment vous baser sur l'excellent travail effectué par M. William Jordan ainsi que sur l'exposé présenté par notre association devant la Commission canadienne des transports, exposé pour lequel nous avons fait appel aux services de M. Brian Campbell des États-Unis.

Vous pouvez également utiliser les déclarations des compagnies aériennes elles-mêmes sur la façon dont elles fonctionnent. CP Air, PWA et *Eastern Provincial Airways* ont toutes déclaré qu'elles pratiquent des tarifs élevés et ce pour deux raisons: d'une part parce qu'aux termes de la réglementation les compagnies aériennes sont autorisées à répercuter leurs coûts sur les prix des billets d'avion et d'autre part parce qu'ils ont choisi de servir essentiellement les voyageurs prêts à payer le prix fort.

Ainsi EPA disait ce qui suit lors de sa comparution devant la Commission canadienne des transports l'an dernier:

La réglementation nous a permis de répercuter nos coûts sur les prix des billets d'avion.

EPA expliquait ensuite qu'à cause de la réglementation, leurs coûts sont devenus plus élevés qu'ils ne l'auraient été en l'absence d'une réglementation.

La PWA a expliqué que la réglementation entraîne d'elle-même certains coûts et notamment l'impossibilité d'ajuster les prix assez rapidement en fonction de l'évolution du marché.

[Text]

Consumers are entitled to ask why the airlines have had the luxury of passing their costs along to the consumer in the regulated environment. Was it not the job of the CTC to control carrier costs? In a word, no. In a document entitled *Air Transport Committee Practices and Policies in the Regulation of Air Fares*, which the CTC filed as a background document to its own hearings last year, it noted that the costs of the air carriers were not within the Air Transport Committee's mandate. In other words, they were not there to consider that costs be kept at as low a level as possible.

They went on to state that they relied on competition and compromise to keep the costs in line. The chairman of the Air Transport Committee asked PWA whether or not the competitive pressure had been enough to keep costs in line, and the answer was no. PWA responded that the overall story of the Canadian industry was that a lot of inefficiencies which developed were hidden or masked by the growth that was occurring throughout the 1970s.

There have been many changes in the airline industry over the past number of years, some of them beneficial to travellers. The most significant one for pleasure travellers has been the development of seat sales. CAC is very supportive of this development but is concerned that as Canada moves out of the recession and business travel picks up this very desirable commodity may no longer be available in sufficient numbers to satisfy the needs of Canadian air travellers.

Why are we concerned? The source for our concern lies in the desire of the Canadian airline industry to serve essentially the must-go, non-price-sensitive market. The regularly scheduled jet carriers, before the CTC in the hearings in 1984, stated clearly that they were interested primarily in serving the high-yield must-go market.

As an example of what that means, I would draw your attention to some statements by PWA in that proceeding. They were asked about a particular seat sale product they were offering on their 767 aircraft. They stated they would continue to offer that seat sale product as long as they had surplus seats on the aircraft to sell. However, they went on to state:

I guess I would like to see fewer and fewer of those seats to offer on that flight and, to be completely forthright, I would like to say that I would like to see that airplane filled with full live passengers rather than with these. But as long as we have surplus seats in them we will be offering that type of program.

We certainly see there, Mr. Chairman, that the discretionary pleasure traveller is not a welcome traveller on the lines of the major jet carriers in Canada.

• 0955

One of the arguments that CAC has heard presented most frequently by those who are against the economic deregulation of the airline industry is that service to small communities will decline significantly. The spectre of many small communities losing service is frequently raised. CAC submits that these

[Translation]

Les consommateurs sont en droit de se demander pourquoi les compagnies aériennes étaient ainsi autorisées à répercuter leurs coûts sur les prix des billets d'avion. La CTC n'avait-elle pas entre autres pour mission de contrôler les coûts des compagnies d'aviation? Il semblerait que non. Dans un document intitulé *Pratiques et Politiques du Comité des transports aériens en matière de réglementation de tarifs aériens*, document d'information déposé par la CTC lors de ses audiences de l'an dernier, nous avons relevé que les coûts des compagnies aériennes ne relevaient pas de la compétence du Comité des transports aériens; autrement dit le Comité n'avait pas pour mission veiller à ce que les coûts soient maintenus au minimum.

La CTC a ajouté d'ailleurs qu'elle se fiait à la concurrence et à l'esprit de compromis pour réduire les coûts. Le président du Comité des transports aériens a donc demandé au représentant de la PWA si la concurrence était suffisante pour faire pression sur les coûts, à quoi il lui fut répondu que non. Le représentant de la PWA a répondu que de nombreuses inefficacités avaient été masquées par la croissance intervenue au cours des années 1970.

L'aviation civile a connu de nombreux changements depuis quelques années dont certains ont profité aux voyageurs. L'élément le plus significatif pour les personnes voyageant pour leur plaisir a été le lancement de prix réclames, évolution que nous appuyons pleinement bien que avec le recul de la récession et la reprise des vols d'affaires, le nombre de places à prix réduits risque d'être insuffisant pour faire face à la demande.

Or les compagnies aériennes au Canada ont tendance à s'intéresser essentiellement aux voyageurs qui de toute façon doivent prendre l'avion et pour lesquelles le prix des billets n'est que secondaire. C'est ce qu'ont notamment affirmé les grandes compagnies aériennes lors des audiences de la CTC en 1984.

A ce propos je voudrais attirer votre attention à certaines déclarations de la PWA lors de ces audiences. En réponse à une question concernant une vente réclame pour leur appareil de 767 places, ils ont répondu que les prix réduits étaient offerts pour autant qu'il leur restait des places invendues. Ajoutant ce qui suit:

Je préférerais bien entendu voir offrir de moins en moins de places à prix réduit sur ce vol et pour vous parler franchement, j'aimerais que la totalité des places puissent être occupées par des personnes payant le tarif plein. Mais tant qu'il nous restera des places invendues, nous continuerons à offrir des places à prix réduit.

Ce qui prouve que les personnes voyageant pour leur plaisir ne sont pas les bienvenues à bord des avions des principales compagnies d'aviation du pays.

Ceux qui s'opposent à la déréglementation de l'aviation civile affirment que cela entraînerait une réduction des services dans les petites agglomérations et que telle ou telle ville cesserait complètement d'être desservie par avion. Or nous estimons que ces arguments sont non fondés. En effet la

[Texte]

arguments are without merit. In the first place, the regulated environment does not ensure that any community will receive service. The CTC has demonstrated that conclusively over the years by permitting air carriers to drop service to particular destinations when they have been able to demonstrate that the service was uneconomic. The most recent example of that was a decision by CP Air to drop service to Regina and Saskatoon in 1983 because they were unable to make money providing it.

A related concern expressed is that if you allow competition on the lucrative routes, the carriers will not earn sufficient money to subsidize their service to the less lucrative destinations, and therefore they will stop the service. Mr. Chairman, the air carriers testifying before the CTC last year stated clearly that there was no point that they were presently serving that the airline would be better off financially if it were to discontinue service. Frankly, we do not think there are communities that are being cross-subsidized in today's environment.

Lastly, we note that improving the efficiency and productivity of Canadian airlines through the creation of a more competitive environment, service to all communities, including smaller and remote communities, can only benefit. Indeed, the greatest growth in the U.S. since airline deregulation appears to have been in the local and commuter service sector which serves the smaller communities. The only guarantee of service to a community that is uneconomic to serve in a competitive environment is a direct subsidy program. The *Freedom to Move* proposals contain such a program, and CAC heartily endorses this concept.

Turning to the question of safety, which is also raised as a concern by opponents of economic deregulation, CAC submits that economic deregulation does not have to compromise safety standards. In the association's view, more can and should be done to ensure that air travel is made as safe as possible. Safety is an area that can be regulated independently from economic regulation, and CAC supports a continued enforcement of high standards in this area.

There are two final matters with respect to the domestic airline industry which I would like to touch on before we move to the questioning phase.

The first is the role of Air Canada in a deregulated environment. In CAC's view, free entry is the key to making deregulation work. Entry barriers must be removed in order to allow airlines to enter the industry and compete where they see fit. CAC is concerned that Air Canada's dominance and its status as a Crown corporation may have an inhibiting effect on the emergence of competition. We are not recommending, however, that Air Canada be dismembered or privatized. What we are doing is urging this committee to undertake an examination of Air Canada's role in a deregulated environment. In the interim, until the study is completed, we do not think that Air Canada should be permitted to acquire an interest in any other domestic air carrier. Further, we believe that specific provisions must be included in a revised National Transportation Act to prohibit predatory pricing and other anti-competitive practices.

[Traduction]

réglementation ne signifie nullement que telle ou telle agglomération va nécessairement être desservie. En effet au fil des années, la CTC a permis aux compagnies d'aviation d'abandonner tel ou tel parcours lorsque celles-ci ont réussi à prouver que le dit parcours n'était pas rentable. Ainsi en 1983, CP Air a été autorisée à abandonner ses vols à destination de Regina et de Saskatoon après avoir fait la preuve qu'ils n'étaient pas rentables.

Les partisans de la réglementation prétendent également qu'en permettant la concurrence sur les parcours lucratifs, les compagnies d'aviation ne gagneront pas assez pour subventionner les vols moins lucratifs qui seraient dès lors abandonnés. Or déposant l'an dernier devant la CTC, les compagnies d'aviation ont affirmé que leur situation financière ne serait nullement améliorée s'ils abandonnaient tel ou tel de leurs parcours, ce qui signifie qu'il n'existe pas en réalité de subvention entre les différents parcours à l'heure actuelle.

Enfin, l'amélioration de l'efficacité et de la productivité des compagnies aériennes grâce à un renforcement de la concurrence devrait profiter à toutes les agglomérations, y compris les petites agglomérations et les endroits reculés. Ainsi aux États-Unis, depuis la déréglementation, la plus forte croissance a été enregistrée parmi les compagnies assurant les navettes et les vols locaux qui desservent justement les petites agglomérations. Seules des subventions directes peuvent assurer la poursuite des vols sur une destination non rentable. C'est ce qui est justement prévu dans le document *Aller sans entraves* et c'est un principe que nous appuyons entièrement.

Contrairement aux affirmations des ennemis de la déréglementation, la ACC ne voit pas pourquoi cette déréglementation nuirait à la sécurité aérienne. Nous estimons au contraire que des nouvelles mesures doivent être prises afin de rendre les vols aussi sûrs que possible. La réglementation de la sécurité aérienne n'a rien à voir avec la réglementation économique et nous estimons en ce qui concerne la sécurité, les normes les plus strictes doivent continuer à être appliquées.

Je voudrais pour terminer soulever deux aspects de notre aviation civile après nous pourrons passer aux questions.

Je commencerais par le rôle d'Air Canada dans une aviation déréglementée. Le libre accès est à notre avis l'élément clé de tout programme de déréglementation. Tout obstacle à ce libre accès doit être supprimé pour permettre aux compagnies d'aviation de se faire la concurrence. Or il est à craindre que la position dominante d'Air Canada et le fait qu'elle soit une société de la Couronne risquent de freiner la concurrence. Nous ne préconisons pas toutefois la privatisation ou la restructuration d'Air Canada. Le Comité devrait cependant examiner quel sera le rôle d'Air Canada lorsque l'aviation civile aura été déréglementée. En attendant nous sommes d'avis qu'Air Canada devrait être autorisée à prendre une participation dans d'autres compagnies d'aviation canadiennes. En outre la Loi nationale sur les transports devrait prévoir des dispositions interdisant la fixation de prix excessifs ainsi que toute mesure anti-concurrentielle.

[Text]

Lastly, I would like to refer to an issue which is of concern to all air travellers, but of particular concern to those in our northern regions, and CAC members, particularly in the Yukon and Northwest Territories. I am referring, of course, to the removal of the \$30 ceiling on the air transportation tax. While the removal of this ceiling is not directly related to the *Freedom to Move* proposals, CAC believes it will have a negative impact on the demand for air travel. Stimulation of air travel, which will result from the deregulation of the air industry, will by itself increase the revenues generated by this tax. The removal of the ceiling will be counter-stimulative, and it is inappropriate at this time, in our view. CAC feels that those in the north will be hit especially hard by the removal of the ceiling because of the great distances travelled in the north and the resulting high cost. We ask that the committee take this into consideration when reviewing the objectives of the proposals contained in the *Freedom to Move* paper.

Thank you for the opportunity to expand on our views presented in the summary we provided to you earlier. We would be pleased to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. MacDonald.

Mr. Ouellet.

• 1000

Mr. Ouellet: I would like to thank the witnesses for appearing before us and giving our committee the benefit of their knowledge and experience. I regard the Consumers' Association of Canada highly. Indeed, as this committee is looking at the document issued by the government, *Freedom to Move*, the views and advice of your association are important to us.

By and large, deregulation should bring more competition and lower fares. I would like to know from your association more particularly how you visualize the behaviour of the industry in the future in a deregulation environment in relation to lower fares. A witness before this committee earlier recommended that regulatory control and review of fare increases be totally eliminated, on the grounds that competition will do the job. I want to know if you agree with this.

Another witness before our committee has indicated that there is a danger there will be predatory pricing and therefore that area of behaviour by some companies should be looked at and reviewed by some regulatory control of one kind or another. I would like to know your views in this regard.

Thirdly, in the document *Freedom to Move* there is reference to a kind of monitoring mechanism that would be established to look at prices, with an intervention coming after the fact to tell a company, well, just a minute; you are charging too much. What is your feeling in this regard? Is it realistic, or is it too naive an approach?

Mr. MacDonald: On the first point, the question of whether you have to continue to regulate fare increases in a competitive environment, we would suggest you do not. If you have a competitive environment, if you have open entry—in other words, in those routes where you may only have one carrier

[Translation]

J'en arrive enfin à un problème qui intéresse tous les voyageurs prenant l'avion et plus particulièrement ceux qui habitent dans le Grand Nord c'est-à-dire dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Il s'agit notamment d'une suppression du plafond de 30\$ sur la taxe d'aéroport. Même si cette suppression n'est pas directement rattachée aux propositions contenues dans le document *Aller sans entraves*, nous sommes d'avis que cela réduira le nombre de personnes pouvant se permettre de voyager par avion. L'augmentation du trafic aérien due à la déréglementation aura pour effet d'augmenter le montant total des recettes de taxes d'aéroport. Nous sommes d'avis que la levée du plafond serait inopportune et contraire au but recherché. Les habitants du grand Nord seront les plus durement frappés par la levée du plafond à cause des énormes distances et des coûts très élevés que cela entraîne. Nous vous demandons donc de bien vouloir tenir compte de ce facteur lorsque vous examinerez les propositions contenues dans le document *Aller sans entraves*.

Je vous remercie de m'avoir permis de vous expliquer plus en détail le résumé que nous vous avons fait parvenir et nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci monsieur MacDonald.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais tout d'abord remercier les témoins d'être venus nous exposer leur point de vue et de nous permettre de profiter de leur expérience. J'ai en effet la plus grande estime pour l'Association des consommateurs du Canada. Votre avis concernant le contenu du document *Aller sans entraves* est certainement très important pour le Comité.

Généralement parlant la déréglementation devrait entraîner une plus forte concurrence et une baisse des prix des billets d'avion. Si la réglementation devait être instaurée, quelle serait à votre avis la position des compagnies d'aviation en ce qui concerne la baisse des tarifs? Un témoin comparaissant avant vous avait recommandé d'abolir entièrement les dispositions administratives régissant les hausses de tarif pour laisser les forces du marché en décider librement. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

D'autres témoins semblent craindre que certaines compagnies d'aviation risquent de pratiquer des prix excessifs et que les tarifs devraient dès lors être contrôlés d'une façon ou d'une autre. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

Le document *Aller sans entraves* prévoit des modalités de contrôle de tarifs aériens qui permettrait d'attirer l'attention d'une compagnie aérienne qui déciderait de pratiquer des prix excessifs. Est-ce à votre avis la bonne façon de procéder.

M. MacDonald: Pour ce qui est de votre première question, nous sommes d'avis que les augmentations de tarifs ne doivent plus être réglementées dès lors que joue la libre concurrence. Lorsqu'un trajet est assuré par plus d'une compagnie aérienne

[Texte]

flying but you have other carriers free to move in and offer service on that route—in other words, it is a contestable market—we think there is no longer a need to regulate fares on that particular route or in that market.

On the predatory pricing aspect of your question, we agree the body that replaces the CTC perhaps should be given the task of reviewing actions by air carriers to ensure that they are not anti-competitive. We do not think the competition law, if we do get a new competition law in the near future, is sufficiently responsive in terms of time to address concerns over predatory pricing. We can see, for example, a new entrant in a particular market being driven out of business long before any action under a competition bill could be taken to preserve that carrier's position in the marketplace. So we agree that some body should be charged with the responsibility of monitoring to ensure there is not predatory pricing or other anti-competitive behaviour in the industry in a deregulated marketplace.

About the monitoring mechanisms, we think it will be important in the early years in a deregulated environment to monitor what is happening; to ensure that the new competitive market-place is operating as we think it will and is providing benefits to consumers. I do not think we would say there should be intervention if it is determined a carrier is charging too much, provided the market the carrier is operating in is a contestable market and other carriers may enter.

• 1005

Mr. Ouellet: You briefly addressed the question of the possibility of having some amendments to the Combines Investigation Act. You and I are probably sceptical about the future of any amendments to the Combines Investigation Act. We have been living for a number of years on the expectation that, indeed, the Combines Investigation Act will be strengthened.

The Chairman: You speak from experience, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I speak from experience because I know that when my friends were on the other side they were not in a hurry to make amendments to the Combines Investigation Act. Now that they are in a position to act, they seem to take an awfully long time to act on it. But anyway, you know that the Director of Combines resigned many months ago and, in fact, has not yet been replaced. There is somebody acting on his behalf, but there is nobody in full-fledged power in the job.

Do you believe that, indeed, this industry should continue to be looked at in terms of competition? As you know, years ago the industry was asking to be exempted from the Combines Investigation Act. It was resisted. I suspect that whenever we cross that dotted line again there would be some suggestions that, indeed, the industry should be excused from the Combines Investigation Act. What is your view in this regard?

Second, as you have witnessed, in recent times there have been lots of amalgamations or agreements among the big players and some small players in the industry. CPA recently bought Eastern Provincial Airways; they are offering to purchase Nordair. Air Canada is taking some shares in Air

[Traduction]

qui se font concurrence, il n'y a plus de raison de réglementer les tarifs.

Pour ce qui est des prix excessifs, l'instance qui remplacera la société devrait être habilitée à se saisir de toute activité anticoncurrentielle de la part d'une compagnie aérienne. Si une nouvelle Loi sur la concurrence devait entrer en vigueur dans un proche avenir, elle serait néanmoins insuffisante pour permettre de régler rapidement les cas de prix abusifs. Ainsi une compagnie d'aviation nouvellement introduite dans un secteur risque d'être acculée à la faillite bien avant qu'elle ne puisse se prévaloir des dispositions de la Loi sur la concurrence. Une instance devrait donc être chargée de veiller à ce que les compagnies d'aviation ne seront pas coupables de mesures anticoncurrentielles lorsque l'aviation aura été déréglementée.

Au début après l'introduction de la déréglementation, il faudrait effectivement surveiller les choses pour s'assurer que tout marche bien et que les consommateurs en bénéficient pleinement. Mais même dans le cas d'une compagnie d'aviation vendant ses billets d'avion trop cher, une intervention officielle ne serait pas indispensable dès lors que d'autres compagnies d'aviation sont libres de desservir le même secteur.

M. Ouellet: Vous avez évoqué la possibilité de modifier la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Vous êtes sans doute aussi sceptique que moi quant à tout amendement éventuel à cette loi. Cela fait en effet quelques années déjà que l'on s'attendait que la loi serait renforcée.

Le président: Vous parlez d'expérience monsieur Ouellet.

M. Ouellet: C'est tout à fait vrai car lorsque mes amis étaient dans l'opposition, ils ne tenaient nullement à modifier la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Maintenant qu'ils sont en mesure de faire quelque chose, ils ne semblent pas très pressés. Vous savez sans doute que le directeur des coalitions qui a démissionné il y a quelques mois n'a toujours pas été remplacé. Il y a bien sûr un directeur suppléant mais le poste n'a toujours pas été pourvu de façon définitive.

A votre avis les transports aériens doivent-ils être assujettis aux dispositions de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions? Il y a quelques années, l'industrie civile avait demandé à en être exemptée. Je présume qu'un jour ou l'autre cette question va revenir sur le tapis. Quel est votre avis à ce sujet?

On a beaucoup parlé de ces temps-ci de toutes sortes de fusion entre les grandes compagnies aériennes et d'autres moins importantes. La CCP a racheté tout récemment *Eastern Provincial Airways* et se propose de racheter Nordair. Air Canada va prendre une participation dans Air Ontario. Tout le secteur est en effervescence.

[Text]

Ontario. There is a lot of movement among the various players.

As you know, acquisition should be reviewed by the CTC, with the final decision being made by Cabinet. But this is a long process, and indeed, it might be difficult to undo what has been done many months past. What is the view of the CAC in regard to the danger, while we are looking at their regulations and their regulations should bring about more competition . . . ? How do you see this evolving? Do you feel that, in fact, while we are hoping for more competition we might end up, if we are not prudent, with less competition or two types of servicing in Canada; the high-density routes with the big ones sharing the pie, and the less-density routes being abandoned to small local operations, with a very different type of air servicing being offered to these consumers?

Mr. MacDonald: I will respond to part of your question, and I will ask Mr. Baggaley to respond to the remaining part.

Should the air industry be exempt from the competition legislation? We say no. We think the anti-competitive behaviour in the airline industry is as bad as anti-competitive behaviour in any other industry. It has the same effect on consumers and it would cause consumers to have poorer service and to pay higher prices, and we are opposed to that.

• 1010

With respect to the question of what type of an industry we might end up with should there be more amalgamations or mergers or operating agreements, I disagree that we will end up with the type of service that you just presented to us, with many carriers serving the dense routes and very few second level, third level carriers serving the less dense routes. I think what one has to remember at all times is the importance of a feeder service to an airline, to the overall operations. We see hub and spoking now becoming a way of life in the airline industry. I think that demonstrates the importance to the industry of having feed to your major markets, to the more densely travelled routes. So I do not think you are going to have this change in the way the Canadian industry is served.

I think that was indicated to you in the statements of carriers before the committee, such as Air Canada, when Mr. Taylor said, you know, Air Canada is not going to drop service to any of the points that are presently served in a deregulated environment. It is going to expand. It is going to move to other locations and serve other points. That, coupled with the fact that the airlines are not losing money in any of the routes they presently serve, in my view would lead me to conclude that it is not apt to segregate or segment the market in the way you mentioned.

Mr. Baggaley had a comment as well.

Mr. Carman Baggaley (Researcher, Consumers' Association of Canada): On the question of the recent restructuring that has taken place in the industry, CP's acquisition of EPA, the proposed merger with Nordair, Air Canada's acquisition of an interest in Air Ontario. First of all, we are particularly concerned about any acquisitions on the part of Air Canada

[Translation]

En principe la Commission canadienne des transports doit étudier toute prise de contrôle laquelle doit être approuvée par le Cabinet. Mais la procédure est fort longue et dans la pratique il pourrait s'avérer difficile de revenir sur un état de fait. Alors que nous nous occupons de déréglementer ce secteur pour renforcer la concurrence, ne pensez-vous pas qu'on risque de susciter l'effet contraire et qu'on se retrouverait avec deux catégories de transport aérien d'une les grosses compagnies d'aviation qui se partageraient les parcours très fréquentés et d'autre part les parcours peu fréquentés se seraient abandonnés aux petites compagnies locales.

M. MacDonald: Je répondrai à une partie de votre question et M. Baggaley répondra à l'autre.

Je ne pense pas que les transports aériens devraient être exemptés des dispositions de la loi sur la concurrence. Toute mesure susceptible de nuire à la concurrence est mauvaise, aussi bien dans les transports aériens qu'ailleurs. Cela entraîne en effet nécessairement une hausse des prix et une baisse de la qualité de service et au nom des consommateurs nous nous y opposons.

En ce qui concerne les répercussions possibles sur le secteur d'une tendance de plus en plus marquée pour les regroupements, les fusions et les ententes d'exploitation, je ne suis pas d'accord avec le tableau que vous dépeignez et selon lequel il y aurait de plus en plus de transporteurs sur les routes très fréquentées et de moins en moins de transporteurs sur les routes secondaires et tertiaires moins fréquentées. Il convient de se rappeler l'importance des services d'apport pour l'ensemble du secteur. Le principe de la roue et des rayons est accepté dans le transport aérien. Il faut donc des services d'apport vers les marchés les plus importants, les axes les plus fréquentés. Le changement que vous craignez ne risque donc pas de se produire.

Vous l'avez d'ailleurs entendu de la bouche des transporteurs mêmes lorsqu'ils ont comparu devant le Comité, M. Taylor, par exemple. Air Canada ne va pas cesser de desservir certains points dans un milieu déréglementé. Au contraire, la société prendra de l'expansion. Elle desservira d'autres endroits et d'autres points. En outre, les sociétés aériennes de façon générale ne perdent pas d'argent sur les circuits qu'elles desservent actuellement. Tous ces facteurs m'amènent à rejeter le scénario de fragmentation que vous semblez craindre.

M. Baggaley a quelque chose à ajouter.

M. Carman Baggaley (attaché de recherche, Association des consommateurs du Canada): Je voudrais revenir sur la récente restructuration du secteur, l'acquisition d'EPA par CP, la fusion proposée avec Nordair, l'acquisition par Air Canada d'intérêts dans Air Ontario. Eh bien, nous craignons quelque acquisition que ce soit de la part d'Air Canada à cause de

[Texte]

because of Air Canada's dominance, the fact that at least in terms of level one carriers it is larger than all the other carriers put together. We are very concerned about the size of Air Canada and the possibility that its size opens up the door to various anti-competitive practices. With respect to the CP acquisitions, that is somewhat more difficult to call. On the one hand, anything that strengthens CP in order to make it more capable of competing with Air Canada is something that we might look on favourably. We would look on it more favourably, however, if we were already in the deregulated environment. The CP acquisitions can be seen, perhaps in part, as an attempt to preclude or shut the door on competition before we get it fully opened. So, in that sense, we are very much in favour of having provisions that would allow for review of mergers, that would allow for review of take-overs, along the lines of the proposals in the *Freedom to Move* paper. But in addition, as we pointed out, we are very concerned about anti-competitive practices, predatory practices which are not addressed at all in the *Freedom to Move* paper. And, given the dominance of Air Canada, that is a major concern.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I think there is little or no argument about deregulating the setting of fares in terms of fares being reduced. I do not think anybody anywhere in the country will object to the fares being lowered, or freight rates or anything else. But every time that happens there is a tendency over time or after a little shake-down period for them to start creeping up again. Do you not think there should be limited regulation in the matter of fares? First, when they want to increase them they have to at least file evidence to justify the increase, due to increased costs they can prove, and so forth. And also regulation, because we have had examples of discounts and seat sales and excursions being provided by different airlines to and from certain places on the routes that they serve, and some places get it and some do not. I suppose a classic one was a year or so ago. I believe it was Air Canada and PWA which offered discount seat sales for Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, but left out Regina and Saskatoon. It was only because enough hell was raised by a lot of people, including MPs from two parties, that they reluctantly then added Regina-Saskatoon.

• 1015

Do you not think there should be a regulatory requirement that they have to offer any discount or seat sale or excursion they offer to all the points they serve and not just a select few so there will be no discriminatory practices just because of where people happen to live?

Mr. MacDonald: On your first point with respect to the continued regulation of increases in fares, as I stated earlier we do not think there should be continued regulation provided there is free entry and a market is contestable. We think that

[Traduction]

l'importance que la société a déjà à l'intérieur du secteur. Au niveau des transporteurs primaires, la société Air Canada est déjà plus grande que toutes les autres réunies. La taille d'Air Canada, la possibilité que sa taille donne lieu à des pratiques limitant la concurrence me préoccupe beaucoup. En ce qui concerne les acquisitions de la part de CP, le jugement est plus difficile à porter. D'une part, n'importe quelle mesure propre à renforcer CP de façon à ce que cette société puisse faire davantage concurrence à Air Canada est bienvenue. D'autre part, une telle mesure serait encore plus avantageuse dans un milieu déréglementé. Les acquisitions de la part de CP pourraient être perçues en partie comme une tentative de limiter la concurrence avant que la porte ne s'ouvre entièrement. C'est pour cette raison que nous voyons d'un bon oeil les dispositions qui permettent de revoir les fusions ainsi que les acquisitions telles que proposées dans le document *Aller sans entraves*. En outre, nous craignons beaucoup, comme nous l'avons déjà indiqué, les pratiques destinées à limiter la concurrence, les pratiques commerciales exagérées sur lesquelles le document *Aller sans entraves* ne se prononce pas. Compte tenu de la domination d'Air Canada à l'intérieur du secteur, c'est une grave préoccupation.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, il n'y a pas tellement d'objections au pays à la déréglementation ou à la réduction des tarifs. Personne au pays ne s'oppose à la réduction des tarifs pour le transport des passagers, des marchandises ou d'autre chose. Chaque fois qu'un tel mouvement se manifeste, cependant, les tarifs, après une brève période de confusion, ont tendance à augmenter de nouveau. Aussi, ne croyez-vous pas que les tarifs devraient être soumis à une forme de réglementation limitée? Si les transporteurs voulaient accroître les tarifs, ils seraient tenus, par exemple, de justifier cette mesure, en faisant valoir des coûts accrus ou d'autres facteurs. Il y a également eu toutes sortes de rabais, de ventes de sièges, d'excursions sur les divers circuits que desservent actuellement les transporteurs aériens. Il y a eu des endroits qui en ont profité d'autres non. L'exemple classique s'est produit il y a environ un an. Air Canada et PWE ont offert des sièges à rabais vers Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, mais non pas vers Regina et Saskatoon. Ce n'est qu'après que les gens, y compris les députés des deux partis, aient créé tout un émoi que les transporteurs aériens ont rajouté de mauvaise grâce Regina et Saskatoon.

Ne croyez-vous pas qu'il devrait y avoir des règlements qui régissent les rabais, les soldes de billets ou les tarifs d'excursion de façon à ce que ces avantages soient offerts à tous les points desservis et non pas seulement quelques-uns, de façon à éviter la discrimination selon l'endroit où les gens habitent?

M. MacDonald: En ce qui concerne votre premier point, le maintien de la réglementation pour les augmentations de tarif, comme je l'ai déjà dit, nous n'en voyons pas la nécessité si

[Text]

will provide the incentive required to keep fares at their lowest possible level.

We think the lower fares will result in the competitive marketplace not just from this initial flurry of response to an open environment but also from real gains in productivity and efficiency, and those gains in productivity and efficiency will continue to be passed on to consumers.

If you look at the second aspect of your question, which is whether there should be a requirement to offer seat sales everywhere, we do not think there should be a restriction such as that placed on the air carriers. We do not see similar requirements placed on other industries in the country. We see special sales offered in one region but not offered in another. We see price wars in supermarkets in one region that we do not see in another.

Under deregulation in the U.S. there appears to have been a big growth in discount fares, and we would expect to see the same thing in Canada. We have the example from PWA in the CTC hearings last year of how regulation ties the hands of the airlines and restricts them in responding to the needs of the marketplace. It makes it more expensive to operate in that regulated environment. One of the types of restrictions was in marketing various products in a particular market segment.

I think the type of restriction you are proposing with respect to seat sales would inhibit the carriers in a similar way and lead to higher costs for consumers. It would lead to situations where travellers in one particular market may have gotten a seat sale if there had not been the requirement that the seat sale be offered in every market the air carrier serves in Canada. So you may in fact remove seat sales or the availability of discounted seats in the marketplace by placing such a restriction on the carriers rather than increase the number.

Mr. Benjamin: Some friends of mine have had, in order to get the benefit of the low fares, to drive from Saskatoon to Calgary, leave their car there—they were heading for Mexico—fly Calgary to Toronto of all things, and then Toronto to Mexico, on the same airline that serves Saskatoon. Is that not some kind of discrimination just because they happen to live in Saskatoon?

Should there not be a requirement that if you are serving 20 places on your routes then if you offer discounts or seat sales you have to offer them at all 20 places? How many they put up is up to them, but should that not be a requirement? In other words, they cannot just at their own whim, wherever they can make the most bucks, leave out other places.

Mr. MacDonald: Taking your example, if a carrier is able to generate sufficient demand in Calgary by drawing from Saskatchewan and perhaps other parts of Alberta and northern B.C. to run a discount flight to Mexico then that is a good thing for anyone who can take advantage of those cheap fares. If a consumer is willing to drive to Calgary to take advantage of it, why not?

[Translation]

l'accès au marché est libre. Nous pensons que c'est suffisant pour maintenir les tarifs à leur plus bas niveau possible.

Nous pensons que les bas tarifs rendront le marché plus concurrentiel, non seulement au stade initial où il y aura un regain d'activité dans un milieu tout à fait libre, mais également avec le temps à la suite de gains en productivité et en efficience. Ces gains continueront à profiter aux consommateurs.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, à savoir si les soldes de billets devraient nécessairement être offerts partout, nous ne pensons pas que les transporteurs aériens devraient être soumis à une telle restriction. Les autres secteurs au pays en sont exempts. Il y a des soldes qui sont offerts dans certaines régions mais non pas dans d'autres. Il y a des guerres de prix entre les supermarchés de certaines régions seulement.

À la suite de la déréglementation aux États-Unis, il semble y avoir eu beaucoup plus de rabais offerts. Nous nous attendons à ce que le même phénomène se manifeste au Canada. Lors d'audiences de la CTC l'année dernière, PWA s'est plaint de ce que les règlements empêchaient les transporteurs aériens de répondre aux besoins réels du marché. L'exploitation est plus coûteuse dans un milieu réglementé. Une des restrictions en cause avait justement trait à la commercialisation de divers produits sur certains marchés.

Le genre de restriction que vous souhaiteriez pour les soldes de billets aurait le même effet sur les transporteurs aériens et entraînerait des coûts accrus pour les consommateurs. Elle priverait de soldes des passagers qui auraient pu en profiter s'il n'y avait pas eu comme condition que ces soldes devraient être offerts dans tout le Canada. Le résultat net serait qu'il y aurait moins de soldes de billets.

M. Benjamin: J'ai des amis qui pour profiter des bas tarifs ont dû se rendre en auto de Saskatoon à Calgary et laisser leur auto à cet endroit. Ils allaient au Mexique, mais ils devaient passer par Calgary et Toronto. Pourtant, la même ligne aérienne desservait Saskatoon. N'est-ce pas de la discrimination à l'égard de ces personnes parce qu'elles vivent à Saskatoon?

Si une ligne aérienne dessert vingt endroits sur un circuit donné, ne doit-elle pas être obligée d'offrir ces rabais et ces soldes de billets aux vingt endroits? Pour le reste, ce serait à la ligne aérienne de décider, mais il y aurait au moins cette condition. En d'autres termes, la ligne aérienne ne pourrait pas agir totalement à sa guise, délaissier les marchés où elle fait peu d'argent pour se concentrer sur les marchés où elle fait beaucoup d'argent.

M. MacDonald: Je prends votre exemple. Si un transporteur aérien est en mesure de créer une demande suffisante à Calgary en traînant le marché de la Saskatchewan, de certaines parties de l'Alberta et du nord de la Colombie-Britannique, et d'offrir un vol à rabais vers le Mexique, c'est un avantage pour toutes les personnes concernées. Si elles sont

[Texte]

Mr. Benjamin: Well, they had no choice.

Mr. MacDonald: If you require the carrier to fly the same flight from Regina-Saskatoon-Winnipeg-Edmonton-Calgary and perhaps Vancouver-Victoria and some other place in B.C., then perhaps no one will get to Mexico on a cheap fare. The service will not be offered anywhere. That is our concern.

• 1020

Mr. Benjamin: Whether it is regulated or deregulated, the airlines for many years have been offering excursions and what not.

Mr. MacDonald: When you look at Saskatchewan as well, you can see that a regulated environment is not exactly a panacea for preventing discrimination in fare offerings of the type you talk about.

Mr. Benjamin: Our experience there has been that in that limited size of market, the more you fractionalize the market . . . at one point we had worse schedules and fewer seats with three airlines running in there than we did with one or two. As soon as things got a little tough and we hit the depression, an economic downturn, one of them just pulled out. They came in with great fanfare and full-page ads and then pulled out. I hope they do not come back, because the market is not big enough to handle that many, and I hope they learned their lesson.

But in the other area, the area of entry and exit freedom, for example, again the small and middle-sized markets, whether they are remote or they are in southern Canada . . . let me illustrate. Bradley Air Services, who operate from Ottawa north—and they serve about 12 or 15 places in the high Arctic—pointed out to us that they maintain their infrastructure and the employment there. It costs them \$10,000 a month to heat one hangar in Frobisher Bay. An operator down south can pick off in the high season—charter cargos, charter passengers—fly in, take the cream off the top, and then when they start hitting the low season they do not bother. Bradley Air Services point out to us that if that is allowed to happen, we leave them no choice but to move south.

Also on freedom to enter and exit, to let them come in whenever they feel like it and then pull out whenever they feel like it, surely you have a tendency then towards mediocrity in service and convenience and so forth for the travelling public. So should they not be required . . . okay, if you want entry into a route, fine, but you have to take the bad with the good; you cannot just pick out Vancouver-Calgary-Toronto and leave out all points in between, or you start out going to eight points and then decide to drop four; you have to take the bad with the good. Otherwise you have them all gravitating to the major market centres and you get a decreased quality and efficiency of service and convenience of service.

[Traduction]

prêtes à se rendre à Calgary en auto pour profiter de l'aubaine, pourquoi les en empêcher?

M. Benjamin: Elles n'ont pas le choix.

M. MacDonald: Si vous forcez le transporteur aérien à offrir le même vol de Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver-Victoria et d'autres endroits en Colombie-Britannique, il se peut que le même vol vers le Mexique coûte plus cher. À ce moment-là, le service ne sera offert nulle part. C'est ce que nous craignons.

M. Benjamin: Milieu réglementé ou non, les lignes aériennes ont offert des tarifs d'excursion et toutes sortes d'avantages pendant des années.

M. MacDonald: Si vous prenez l'exemple de la Saskatchewan justement, vous pouvez constater que la réglementation n'est pas un remède à tous les problèmes de discrimination au niveau des tarifs.

M. Benjamin: Notre expérience montre que pour un marché limité, plus il est fractionné . . . À une époque, nous avions des horaires moins avantageux et moins de sièges avec trois lignes aériennes que nous n'en avions avec une ou deux. D'ailleurs, dès que les temps sont devenus difficiles et qu'il y a eu récession, ralentissement de l'économie, il y en a une qui s'est retirée. Pourtant, son entrée sur le marché avait été très remarquée, avec de pleines pages d'annonces dans les journaux, etc. J'espère qu'elle ne va pas revenir, parce que le marché n'est pas suffisamment grand. J'espère qu'elle a compris.

Pour ce qui est de l'entrée et de la sortie libres, encore une fois sur les petits marchés et sur les marchés moyens, qu'il s'agisse d'endroits éloignés ou dans le sud du Canada . . . Je vous donne un exemple. *Bradley Air Services* a des circuits qui partent d'Ottawa vers le Nord. La société dessert douze ou quinze endroits en Haut-Arctique. Elle nous a fait remarquer qu'elle maintient une infrastructure et crée des emplois à cet endroit. Pourtant, il lui en coûte 10,000\$ par mois pour chauffer un hangar à Frobisher Bay. Un exploitant du Sud pourrait entrer sur ce marché en haute saison, nolisier des vols pour le transport de marchandises ou de passagers. Il pourrait prendre la crème et laisser le petit lait, mettre fin à ses activités en basse saison. Si on en arrivait là, nous a fait remarquer *Bradley Air Services*, la société n'aurait plus d'autre choix que de revenir dans le Sud.

En outre, l'entrée et la sortie libres, la desserte des marchés au gré des sociétés seraient synonymes de services médiocres et de manque de commodités pour les voyageurs. Les sociétés, une fois entrées sur le marché, ne devraient plus avoir le choix. Il faudrait qu'elles prennent l'ivraie avec le bon grain. Il faudrait qu'elles ne desservent pas seulement Vancouver, Calgary et Toronto mais les autres points en cours de route. Les sociétés ne devraient pas pouvoir commencer avec huit points, puis décider d'en abandonner quatre. Sinon, elles auraient toutes tendance à graviter autour des grands centres, et c'est la qualité, l'efficacité et la commodité du service qui en souffriraient.

[Text]

Mr. David McKendry (Policy Analyst, Consumers' Association of Canada): We do not think that will happen, for a couple of reasons. First, in the north, you can look at Alaska and see what has happened to Alaska. Alaska was deregulated in 1978, along with the rest of the United States, and service there, to use the word of the Civil Aeronautics Board, has prospered. We have looked at every community, drawing on data from the Civil Aeronautics Board, just to see what has happened in Alaska, and service there has in fact got better.

Secondly, the growth in the United States under deregulation in a number of airlines has been at the level serving smaller communities. So I do not think we need to worry, in a free-market environment, that those communities will be abandoned or that people will not see that there is a market opportunity there. There is a market opportunity. I think Air Canada told you earlier in your hearings that they would like to get into the north. Under deregulation they will go to the north. So I think that is further evidence that there are opportunities there.

During the CTC hearings there was, I would say, reasonable support in the north for deregulation, because they know they are not getting good service right now. For example, the City of Whitehorse, as I recall, intervened in those proceedings and supported deregulation. Already under the new deregulated environment people in Yellowknife are getting better service, because Northwest—I think it is called Northwest Airlines—has started to serve Edmonton. So now they have PWA and Northwest serving Edmonton. They look at that as a benefit. So we do not see what you see happening under deregulation.

• 1025

Mr. MacDonald: You can see something similar in Canada happening, since the removal of the restrictions announced by the previous Minister of Transport and the previous government. Mr. Axworthy made this announcement on May 10, 1984. The CTC has provided a list of new points added in the third and fourth quarter of 1984 by air carriers that were in operation prior to the announcement on May 10. There is an extensive list. I will just read some of the communities: Casey, Parent, and Clova in Québec; Fair Harbour and Barr Creek, B.C.; Marathon, Manitowadge and Kapuskasing, Ontario; Bearskin Lake and Sachigo Lake, Ontario; Echo Bay, B.C.; Oxford House, Manitoba; North Battleford and Lloydminster in Saskatchewan; Bull Harbour, Head Knight Inlet, Mahatta River, Acteon Sound, Cypress Harbour, Caution Cove and Security Bay, B.C.

So there are many communities, just with the lessening of the regulatory restrictions, that have obtained new service since May 10, 1984.

Mr. Benjamin: A few of those places that you mentioned ring a bell, because PWA stopped serving eight of their places and northern Manitoba. Then they were added on later by feeder airlines serving them.

[Translation]

M. David McKendry (analyste des politiques, Association des consommateurs du Canada): Nous ne craignons pas cette éventualité, et ce, pour une ou deux raisons. D'abord, en ce qui concerne le Nord, voyez ce qui s'est passé en Alaska. Le service a été déréglementé en Alaska en 1978, en même temps qu'ailleurs aux États-Unis, mais malgré tout, s'il vous faut se fier à la *Civil Aeronautics Board*, il se porte fort bien. Nous avons examiné la situation dans chacune des localités, encore une fois à partir des données de la *Civil Aeronautics Board*, pour juger de la situation globale en Alaska, et nous avons constaté que le service s'était amélioré.

Deuxièmement, l'augmentation du nombre de lignes aériennes qui a suivi la déréglementation aux États-Unis, s'est fait sentir au niveau des petites localités. Je ne pense donc pas que nous ayons à craindre que, dans un milieu déréglementé, ces localités soient abandonnées ou que les compagnies ne voient pas les possibilités qui y sont offertes. Parce qu'il y a des possibilités. Je pense que c'est Air Canada qui vous a dit qu'elle aimerait prendre une part du marché dans le Nord. Avec la déréglementation, elle pourrait le faire. Pour qu'elle soit intéressée, il doit y avoir des possibilités.

Par ailleurs, je dirais que, au cours des audiences de la CTC, le Nord a donné un certain appui à la déréglementation. Les gens n'ont pas tellement un bon service actuellement. Par exemple, la ville de Whitehorse, si je me souviens bien, est intervenue pour appuyer l'idée de la déréglementation. Déjà, avec les nouvelles conditions du marché, Yellowknife obtient un meilleur service. En effet, la *Northwest Airlines* a commencé à desservir Edmonton. Il y a maintenant PWA et Northwest pour desservir Edmonton. C'est un avantage certain. Nous ne craignons donc pas les mêmes difficultés que vous avec la déréglementation.

M. MacDonald: Les effets de l'abolition de la restriction annoncé par le ministre des Transports et le gouvernement précédents se font déjà sentir au Canada. M. Axworthy a fait son annonce le 10 mai 1984. La CTC a publié une liste des nouveaux points ajoutés lors des troisième et quatrième trimestres de 1984 par les transporteurs aériens et qui étaient déjà en exploitation avant l'annonce du 10 mai. La liste est fort longue. Je vous donne quelques exemples: Casey, Parent et Clova au Québec; Fair Harbour et Barr Creek en Colombie-Britannique; Marathon, Manitowadge et Kapuskasing en Ontario; Bearskin Lake et Sachigo Lake en Ontario; Echo Bay en Colombie-Britannique; Oxford House au Manitoba; North Battleford et Lloydminster en Saskatchewan; Bull Harbour, Head Knight Inlet, Mahatta River, Acteon Sound, Cypress Harbour, Cautino Cove et Security Bay en Colombie-Britannique.

Il y a donc de nombreuses localités qui ont réussi à obtenir un nouveau service depuis le 10 mai 1984 à la suite de l'abolition de certaines restrictions.

M. Benjamin: Un certain nombre de ces endroits me disent quelque chose, parce que PWA a cessé de desservir huit de ces endroits de même que le nord du Manitoba. Ensuite, ils ont été desservis par des lignes d'apport.

[Texte]

Mr. MacDonald: Yes, and that has been happening for about 40 years . . .

Mr. Benjamin: Yes, for a while.

Mr. MacDonald: —and there has been extensive lists . . .

Mr. Benjamin: There was an exit and an entry in eight places, in that one instance alone.

Mr. MacDonald: That may very well be the case . . .

Mr. Benjamin: There was an exit and an entry by a different airline.

Mr. MacDonald: —and that is something that happens under regulation . . .

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. MacDonald: —and in a deregulated environment. There is not a loss of service. There is a service which is perhaps more appropriate.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. MacDonald: I will refer you back again to the Gallup survey, where there was an overwhelming support by Canadians for the concept that service to a community should be based on the level of demand. Both number of flights and type of plane serving the community should be based on the demand in the community.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question with regard to the matter of costs. You made the statement about CTC or some regulatory agency having control over airline costs. I would like to know how you figure they can do that? For example, we are already into some higher costs for airlines and for passengers—higher airfare tax, higher landing fees, higher fuel taxes. At the renewed, refurbished and enlarged airport terminal in Regina, for example, the lease fees for floor space will increase from \$20 to \$70 a square foot. It is a sort of self-defeating thing. The airlines are going to have to pass those increased costs on, which means that fare reductions are not going to be as large as they might otherwise have been . . .

Mr. MacDonald: Sir, I . . .

Mr. Benjamin: —so it is sort of self-defeating.

Mr. MacDonald: —would put it another way. I would say if you fail to create a competitive environment, encourage efficiencies where the airlines have scope to reduce their costs, if you fail to do that, you are going to have increases that will be greater than they otherwise would have been. You have failed to control costs in these other areas that are beyond the control of the airlines.

We were pleased to see in the May 10, 1984, announcement by Mr. Axworthy that the government was going to re-examine all those other costs, try to provide their services more efficiently. We hope that the present government, with perhaps some encouragement from this committee, will encourage the Department of Transport and other providers of those services to continue to do the same.

Mr. Benjamin: I will be happy to see it happen, if it ever does.

[Traduction]

M. MacDonald: Il y a environ quarante ans que le phénomène . . .

M. Benjamin: Il se manifeste depuis un certain temps.

M. MacDonald: . . . il y a de longues listes . . .

M. Benjamin: Il y a eu entrée et sortie à huit endroits, rien que dans ce cas.

M. MacDonald: Il se peut très bien . . .

M. Benjamin: Il y a eu une autre ligne aérienne qui est venue.

M. MacDonald: . . . et c'est un phénomène qui peut se produire dans un milieu réglementé . . .

M. Benjamin: Oui.

M. MacDonald: . . . comme dans un milieu déréglementé. Le service n'est pas perdu. Il est mieux adapté.

M. Benjamin: Oui.

M. MacDonald: Je vous ramène une fois de plus au sondage Gallup. Une très grande majorité de Canadiens se sont dits d'accord avec le concept de la desserte des localités selon le niveau de la demande. Le nombre de vols et le type d'appareils qui desservent telle ou telle localité devrait dépendre de la demande à cet endroit.

M. Benjamin: Une question concernant les coûts, maintenant, monsieur le président. Vous avez indiqué que la CTC ou un autre organisme de réglementation avait une influence sur les coûts des lignes aériennes. Je voudrais bien savoir comment. Les coûts sont déjà élevés pour les lignes aériennes et les passagers, la taxe sur les billets d'avion, les droits d'atterrissage, les taxes sur le combustible sont déjà plus élevés. À l'aéroport de Regina qui a été réaménagé et agrandi, par exemple, le coût de location des locaux augmentera de 20\$ à 60\$ le pied carré. C'est un cercle vicieux. Les lignes aériennes vont devoir passer cette augmentation de coût aux consommateurs, ce qui fait que la réduction des tarifs ne sera pas aussi importante qu'elle aurait pu l'être . . .

M. MacDonald: J'aborderais . . .

M. Benjamin: . . . c'est un cercle vicieux.

M. MacDonald: . . . le problème d'une autre façon. Si vous n'encouragez pas la concurrence, l'efficacité là où les lignes aériennes ont une certaine marge de manoeuvre pour réduire leur coût, l'augmentation des tarifs risque d'être beaucoup plus considérable. Parce qu'il y a des coûts que les lignes aériennes ne peuvent pas contrôler.

La déclaration de M. Axworthy, en date du 10 mai 1984, indiquait que le gouvernement entendait réexaminer tous ces autres coûts afin d'essayer d'améliorer la fourniture de ces services. Nous espérons que le gouvernement actuel, peut-être aiguillonné par ce Comité, encouragera le ministère des Transports et les autres fournisseurs de services à adopter la même attitude.

M. Benjamin: J'en serais ravi si c'était le cas.

[Text]

Those costs that I have just mentioned, those increases, are beyond the airlines' control. They are in the hands of government. But CTC or any other regulatory body would have no control over that either. How could they exercise their control over airlines on other costs? You would have to have bodies snooping into every piece of their operations, pointing out where they are wasting money or whatnot. Boy, you have a . . .

Mr. MacDonald: That is right. It is an incredible morass; it would be a very difficult thing to get into. We pointed out that the CTC stated last year that it could not do that. It could not control costs. That is the problem with regulation. That is why you need competition.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. MacDonald: You need the marketplace to put a control on the costs of the airlines and create an environment in which efficiency is rewarded. You do not create the environment where inefficiency is rewarded by allowing or giving the airlines the luxury of passing those increased costs on to consumers.

• 1030

Mr. Benjamin: One final question, Mr. Chairman. It has been pointed out repeatedly over many years that in all modes of transportation when you mention safety, we all agree there must be no compromise on regulations regarding safety and security—in fact they need to be improved and strengthened—but the problem has been in the rail mode, in the marine mode, the trucking mode that there are not enough inspectors. That has been chronic for a number of years, ever since 6 and 5 in the mid 1970s. I think there were only eight or nine inspectors for the entire railroad system in Canada. Well, there is no way those inspectors can properly inspect and enforce regulations on safety and security, let alone anything else.

CTC advised, when they were here yesterday or the day before, that they had asked the government for an increase of 38 man-years in inspectors and they got 9—they are desperately short of them. Now, that is going to require more government expenditure—there just is a large inadequacy in the whole area of inspection and enforcement. And in the area of safety and security there should be just no question about it that the number of qualified people have to be in place, no matter what it costs, would you not think?

Mr. McKendry: We very much agree with what you have just said. We think consumers are prepared to pay more as long as that is directed toward safety. For example, a Gallup survey was conducted in the United States about a year ago that indicated very strong consumer support for higher fares if those higher fares were being directed toward safety improvement, not only inspection, but improvements that can be made in the aircraft as well. We agree with the thrust of what you are saying. We think that safety is extremely important. Adequate inspection is a very important part of that safety, and if more people are required, then more people should be hired.

[Translation]

J'ai parlé de coûts, d'augmentations que les lignes aériennes ne peuvent contrôler. Ils dépendent du gouvernement. La CTC ou quelque autre organisme de réglementation n'aurait rien à y voir non plus. Comment pourraient-ils influencer sur les autres coûts des lignes aériennes? Il faudrait que ces organismes suivent tous les mouvements des lignes aériennes, interviennent chaque fois qu'il y a un gaspillage d'argent. Ce ne serait pas facile . . .

M. MacDonald: C'est juste. Ce serait la pagaille. Nous avons d'ailleurs indiqué à la CTC, l'année dernière, qu'elle ne pouvait pas procéder de cette façon. Il n'est pas possible de contrôler les coûts. C'est le problème avec la réglementation. C'est pourquoi nous réclamons la concurrence.

M. Benjamin: Je comprends.

M. MacDonald: Il faut que ce soit le marché qui contrôle les coûts des lignes aériennes et crée un milieu propice à l'efficacité. Il faut éviter de créer un milieu qui récompense l'inefficacité en permettant aux lignes aériennes de transmettre l'augmentation de leurs coûts aux consommateurs.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président. Il y a un problème qui a été très souvent mentionné au cours des années et qui concerne tous les modes de transport. Nous sommes tous d'accord sur le fait que les règlements sur la sécurité ne doivent pas être modérés. Au contraire, ils doivent être renforcés. Le problème, cependant, qu'il s'agisse des chemins de fer, des navires ou des camions, est qu'il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs. Le problème existe depuis le milieu des années 1970. À un moment donné, il n'y avait que huit ou neuf inspecteurs pour tout le réseau ferroviaire au Canada. Ces gens-là ne pouvaient certainement pas faire respecter adéquatement les règlements sur la sécurité, pour ne nommer que ceux-là.

La CTC a fait savoir hier ou avant-hier qu'elle avait demandé au gouvernement une augmentation de trente-huit années-personnes au niveau de l'inspection et qu'elle n'en avait obtenues que neuf. Il y a donc une nette pénurie d'inspecteurs. Il faudrait que le gouvernement engage plus de dépenses à ce titre. Il y a une lacune évidente au niveau de l'inspection et de l'application de la loi. Ne seriez-vous pas d'accord pour dire qu'en matière de sécurité, il devrait y avoir un nombre suffisant d'employés qualifiés, quels que soient les coûts?

M. McKendry: Nous en convenons facilement avec vous. Nous pensons que les consommateurs sont prêts à payer davantage pour une meilleure sécurité. Un sondage Gallup mené aux États-Unis indiquait il y a un an que les consommateurs appuyaient fermement l'idée de tarifs plus élevés si ces revenus pouvaient servir à améliorer la sécurité, au niveau non seulement des inspections, mais également de l'amélioration des appareils. Nous sommes d'accord avec votre idée principale. La sécurité est très importante. Les inspections sont nécessaires dans cet optique. S'il faut plus d'employés, ils doivent être employés.

[Texte]

In the United States, under deregulation, the Reagan administration, under its budget-cutting exercise, cut back the number of inspectors at the Federal Aviation Administration from 1,748 to 1,494, and they are paying for that. They are having problems as a result of that. Just recently the United States transportation secretary announced that they are going to hire 500 more inspectors, and I think there is very strong consumer support for that.

Mr. Benjamin: We had better learn from that lesson.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. MacDonald and gentlemen, Air Canada brought to our attention that they did not feel that the *Freedom to Move* document addressed foreign ownership of domestic airlines. Do you feel that the legislation that is in place with regards to Investment Canada is sufficient, or should there be something in the new transportation act that will address that? What are your thoughts on that?

Mr. MacDonald: That is an area that the association has not had the opportunity to address. We have not sat down with the decision-makers in the association, the policy-makers, to discuss the potential role of foreign air carriers in the domestic industry. Having said that, I would state that we have been very supportive of moves by carriers, such as People Express, into Mirabel and hopefully into other communities in southern Ontario, in the west, or the Atlantic region. We think the key to success of the deregulation proposals is to create an environment where a new low cost carrier will come and operate in the Canadian marketplace. If we cannot get that low cost carrier through a Canadian entrepreneur coming forward to provide the service that we think is required, then I think we would seriously look at whether or not we would like to see an American invited in to provide the service.

• 1035

But we have not addressed the whole question of whether FIRA or Investment Canada rules would be adequate now or whether there should be more stringent rules in the airline industry. Of the top of my head, I do not see any reason why foreign ownership in the airline industry would create a significant problem from national policy perspective. But that is a personal view, not a view of the association.

Mr. Belsher: This morning you mentioned in your address that costs were able to be passed on. It almost sounded disparaging in that there was no mechanism of disallowing that. I am not sure where you thought the costs would go. Am I correct that you were really thinking that there were not sufficient efficiencies coming into the system in the way we have it now, that there are not sufficient pressures on them to minimize cost increases? What were you really getting at?

[Traduction]

Aux États-Unis, à la suite de la déréglementation, l'administration Reagan, en vue de réduire ses dépenses, a ramené le nombre d'inspecteurs de la *Federal Aviation Administration* de 1748 à 1494, et les effets s'en font lourdement sentir. Il y a des problèmes qui résultent directement de cette mesure. Aussi, le secrétaire américain au transport a annoncé récemment que le gouvernement entendait employer 500 nouveaux inspecteurs. C'est sûrement quelque chose qu'appuient fermement les consommateurs.

M. Benjamin: J'espère que la leçon nous servira.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Monsieur MacDonald, messieurs, Air Canada nous a indiqué qu'à son avis, le document *Aller sans entraves* ne s'attaquait pas au problème de la mainmise étrangère sur les lignes aériennes intérieures. En ce qui vous concerne, la loi existante sur Investissement Canada est-elle suffisante, ou devrait-il y avoir des dispositions dans la nouvelle Loi sur les transports en vue de régler ce problème? Quel est votre avis sur ce sujet?

M. MacDonald: C'est une question que l'Association n'a pas eu l'occasion d'examiner. Nous n'avons pas réuni nos instances de décision, nos responsables des politiques en vue de discuter du rôle possible des transporteurs aériens étrangers sur le marché intérieur. Ceci dit, nous avons vu d'un bon oeil l'arrivée de certains transporteurs comme People Express à Mirabel. Nous espérons qu'il pourra en être de même dans d'autres localités du sud de l'Ontario, dans l'Ouest et dans la région Atlantique. Nous pensons que la clef du succès de la déréglementation tient à la création d'un climat qui permettra à un nouveau transporteur à bon marché de s'implanter sur le marché canadien. S'il n'y a pas d'entrepreneur canadien qui soit prêt à fournir un tel service à bon marché, nous sommes disposés à examiner la possibilité que ce soit un Américain qui s'en charge.

Nous n'avons cependant pas cherché à savoir si les règles de la LEIE ou d'Investissement Canada seraient suffisantes actuellement ou s'il faudrait des règles plus strictes régissant l'industrie aérienne. De prime abord, je ne verrais pas pourquoi un certain degré de propriété étrangère dans l'industrie aérienne pourrait constituer un problème important dans la perspective d'une politique nationale. C'est cependant mon point de vue personnel et non celui de l'Association.

M. Belsher: Vous avez indiqué ce matin que selon vous les coûts pouvaient être transmis. Vous avez semblé déplorer le fait qu'il n'y avait pas de mécanisme pour contrer cette façon de procéder. Je me demande par qui vous voudriez que les coûts soient assumés. Dois-je comprendre que ce que vous avez voulu dire, c'est qu'il n'y a pas suffisamment d'incitation à l'efficacité à l'intérieur du système tel qu'il existe actuellement, que les lignes aériennes ne sont pas suffisamment poussées à réduire leurs coûts au maximum? C'est bien le sens de votre intervention?

[Text]

Mr. MacDonald: That is right. We think the environment that was created made it easier for the airlines to pass on costs in a growing market during the 1970s, as everyone acknowledges, to pass on costs rather than working diligently to keep those costs under control.

Mr. Belsher: Since 1977, the Crown-owned airline, Air Canada, has had to operate within a profit mode. Do you feel this airline has reacted in that format? What are the thoughts from your group on that?

Mr. McKendry: I think they have reacted in two ways. One we have alluded to earlier. They have decided that competition is coming and they should buy up some of that competition. They have proposed to invest in Air Ontario, and we opposed that initiative by Air Canada before the Canadian Transport Commission. Certainly, one way to get ready for competition is to get rid of some of it. Second, I think they have made some passes at trying to become more efficient through reducing their costs, and I suppose we have seen that most publicly in their labour negotiations. But I think Air Canada has a long way to go. I am just looking for a comparison of CP Air with Air Canada which we had prepared for the Canadian Transport Commission hearings in the spring of 1984.

So I think their initiatives have perhaps been more symbolic than real in the sense of reducing their costs. We also have to remember, as Mr. MacDonald pointed out, that Air Canada does not want to be a low-cost carrier, just as CP Air does not want to be one or just as PWA does not want to be one. They want to serve the must-go traveller which is, generally speaking, the business traveller. So they are not interested in becoming a low-cost carrier.

We have no problems with that. We do not think everybody should have to be a low-cost carrier; we just think that somebody that wants to be one should have the opportunity to be one. If Wardair wants to come in and be a regularly scheduled carrier and be a low-cost carrier, they should be given that opportunity. We do not expect Air Canada or CP Air or PWA, based on what they have said, to try to reduce their costs significantly, although I am sure they are going to make some efforts because, undoubtedly, there will be more competition. They are competing for a market that is attracted by amenities; they are attracted by high frequencies, and those things are very costly. So I would not expect that you are going to see Air Canada become a People Express or a Wardair, to use a Canadian example.

Mr. Belsher: I wish there was time, Mr. Chairman, to elaborate on what they mean by low-cost carrier. Can you elaborate on that?

Mr. McKendry: Yes. Very briefly, what we mean by low-cost carrier is a carrier that is trying to attract a market not through amenities and not through high frequencies which are cost based. For example, they look to greater utilization of the aircraft. They have more seats in the aircraft than, say, Air Canada would, and the way they achieve that is by not having galleys. You can put in more seats if you do not have galleys and offer meal service. You can have higher-density seating

[Translation]

M. MacDonald: En effet. Nous pensons que l'environnement qui existait a permis aux lignes aériennes de transmettre leurs coûts lors de l'expansion qui s'est manifestée au cours des années 1970, sans les inciter à faire tout leur possible pour contrôler leurs coûts.

M. Belsher: Depuis 1977, la compagnie aérienne qui appartient à la Couronne, Air Canada, a dû fonder son fonctionnement sur les profits. Pensez-vous que c'est ce qu'elle a fait? Quelle est l'opinion de votre association sur ce sujet?

M. McKendry: La réaction de la compagnie a été double. Elle a d'abord, comme nous l'avons indiqué plus tôt, décidé que, pour faire face à la concurrence, elle devait faire l'acquisition de certains concurrents. C'est ainsi qu'elle a voulu investir dans Air Ontario, tentative à laquelle nous nous sommes opposés devant la Commission de transport du Canada. L'idée consistait à se débarrasser d'une certaine partie de la concurrence. Deuxièmement, Air Canada a cherché à améliorer son efficacité en réduisant une certaine partie de ses coûts. Nous avons vu les manifestations publiques de cette nouvelle politique lors des négociations avec les employés. Il reste qu'Air Canada a encore beaucoup de chemin à faire. Il n'y a qu'à voir la comparaison que nous avons établie entre CP Air et Air Canada pour les audiences de la Commission canadienne des transports au printemps de 1984.

Les diverses tentatives de la société en vue de réduire ces coûts ont été plus symboliques que réelles. Il faut également se rappeler, comme M. MacDonald l'a indiqué, que ni Air Canada, ni CP Air, ni PWA ne veulent devenir des transporteurs à bon marché. Elles veulent servir le voyageur qui est forcé de voler, c'est-à-dire l'homme d'affaires. Elles ne sont pas intéressées par les services à bon marché.

Nous comprenons leur point de vue. Nous ne disons pas que ce sont tous les transporteurs qui devraient offrir des services à bon marché. Ceux qui voudraient en offrir, cependant, devraient avoir la possibilité de le faire. Si Wardair voulait offrir des vols réguliers à bon marché, cette compagnie devrait pouvoir le faire. Si nous nous fions à leurs déclarations, nous ne nous attendons pas à ce qu'Air Canada, CP Air ou PWA essaient de réduire leurs coûts considérablement, même si elles prendront sûrement quelques mesures à cause de la concurrence accrue. Elles visent le confort et la fréquence des vols, et ce sont des choses qui coûtent très cher. Donc, Air Canada ne devrait pas se transformer en *People Express* ou en **Wardair*, pour prendre un exemple canadien.

M. Belsher: Si le temps le permettait, monsieur le président, j'aimerais bien que les témoins nous expliquent qu'est-ce qu'ils entendent par transporteurs à bon marché.

M. McKendry: Brièvement, nous entendons par là un transporteur qui n'essaie pas d'attirer des clients non pas avec des éléments de confort ou avec une très grande fréquence de vols, ce qui coûte très cher. Par exemple, un transporteur à bon marché viserait une meilleure utilisation de ses appareils. Il aurait plus de sièges qu'Air Canada à bord de ses appareils, et ce serait au détriment des cuisines et du service de repas. Il n'y aurait peut-être pas de section de première classe non plus, et

[Texte]

capacity by not having a first-class section in your aircraft. You can keep your airplane in the air more often than other airlines do and just get away from lounges; for example, the Empress Lounges that CP Air has in airports. Air Canada has lounges as well, Maple Leaf Lounges. Getting rid of all those things can lead to lower costs.

• 1040

Mr. Baggaley: To put some numbers on that, I can say that, using an American example, it costs the major carriers about 8 cents to fly one seat one mile, using Imperial measures. People Express, which is the classic low-cost carrier in the U.S., can fly one seat/mile for 5.3 cents. So very dramatically the difference between a low-cost carrier and a high-cost carrier is 2.7 cents per seat/mile and, obviously, with that kind of difference you can offer much lower fares and attract many more passengers which, obviously, has a cyclical effect but stimulates demand.

Mr. McKendry: We estimate, for example, that a meal costs \$50 on aircraft—the reason being that the galley takes up so much space, and you cannot put seats there. Right there is a huge saving. People Express does not have meal service, for example, although it offers a sandwich service.

Mr. Belsher: The point is, gentlemen, I think you must bear in mind that the population base in our country is quite different from the places People Express now service. I ask: How many points in Canada do we have with that kind of population base?

Mr. MacDonald: Well, look at the cities People Express started in and the areas it was serving. Look at its experience in Burlington, Vermont, where one year after it started the number of emplanements in that airport more than doubled from, I think, around 170,000 to over 350,000. If you look at their service into Portland, Maine—a city equivalent in size to Saint John, New Brunswick, perhaps a little smaller—they went in there in 1982 or 1983, where I think the market had been served by one flight a day for many years by a large established carrier, yet, after a couple of years, they were running six or seven round trips a day. That is into Portland, Maine. So People Express is not servicing New York-LA, New York-Miami; they are serving a lot of smaller communities around New York—you know, in a circle around their Newark hub. So there has been tremendous generation of traffic, pure stimulation, because of the lowering of airfares to a level which makes air travel accessible.

That is why you have seen a lot of trouble with bus service in areas where People Express is competing. People Express's rates and some of the other airlines in the U.S. southwest are cheaper than Greyhound rates between the same two points. That is why Greyhound went through a massive strike a year ago, to fight People Express.

[Traduction]

ce, en vue encore une fois d'ajouter des sièges. Il s'agirait pour un transporteur à bon marché de maintenir ces appareils en vol plus souvent que les autres transporteurs. Il n'y aurait pas non plus de salons, semblables aux salons Empress que CP Air a dans les aéroports. Air Canada pour sa part a les salons Maple Leaf. Si toutes ces choses étaient mises de côté, les coûts pourraient être réduits.

M. Baggaley: Je vous cite quelques chiffres en exemple: Aux États-Unis, il en coûte aux transporteurs les plus importants quelques 8 cents par siège par mille de vol, en mesures impériales. Chez *People Express* qui est le type classique du transporteur à coût modique aux États-Unis, il en coûte 5,3 cent par siège par mille. Vous voyez donc que la différence entre un transporteur à coût modique et un transporteur à coût élevé se chiffre à 2,7 cents par siège par mille, et c'est ce genre d'écart qui nous permet d'offrir des tarifs beaucoup plus faibles et d'attirer un plus grand nombre de passagers, ce qui se traduit par des effets cycliques mais stimule la demande.

M. McKendry: En outre, on estime à 50\$ le prix d'un repas à bord de l'avion, tout simplement parce que la cuisine occupe beaucoup d'espace et prend la place de sièges supplémentaires. Voilà au départ où il est possible d'épargner. En effet, *People Express* ne fournit pas de repas à bord, même si elle offre des sandwiches.

M. Belsher: N'oublions pas, messieurs, que notre population est bien moindre que celle des centres que dessert actuellement *People Express*. Combien de grands centres peuplés de ce genre avons-nous au Canada?

M. MacDonald: Eh bien, demandez-vous quelles sont les villes et les régions que *People Express* a commencé à desservir, au départ. Regardez ce qui s'est passé à Burlington, au Vermont. Un an après la mise en service de *People Express*, le nombre de vols a plus que doublé et est passé de 170,000 à quelque 350,000. Regardez ce qui s'est passé à Portland, au Maine, ville dont la population est pas peu près la même, sinon moindre, que celle de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. *People Express* s'y est installé en 1982 ou 1983, à l'époque où seul un transporteur bien établi exploitait depuis de nombreuses années un seul vol par jour; or, après à peine un ou deux ans, *People Express* exploitait six ou sept vols aller-retour par jour. Vous voyez que *People Express* ne fait pas les routes commerciales New York—Los Angeles, ou New York-Miami mais qu'elle dessert plutôt toute une série de petites agglomérations qui entourent New York, et dont le centre est Newark. C'est donc la baisse des tarifs aériens à un niveau accessible qui a stimulé considérablement la circulation aérienne.

Voilà d'ailleurs pourquoi cela a soulevé un tollé général chez les entreprises de transport par autobus, dans les zones desservies par *People Express*. En effet, les tarifs de cette dernière de même que ceux de certaines compagnies aériennes dans le Sud-ouest américain sont moins élevés que ceux de Greyhound entre deux mêmes endroits. Greyhound a d'ailleurs

[Text]

Mr. Belsher: In looking at the north, and the real concern with the population base and so on, you mention that there still should be a form of subsidization.

Mr. MacDonald: If necessary.

Mr. Belsher: Okay. If there is a necessity for subsidization, should it go to the carrier or should it go to the individual?

Mr. McKendry: We think that, if in a community where it is identified that, under a competitive environment, no carrier would enter because the fares would have to be so high that nobody could afford them. If it is also determined that air service in that community, is an essential social service, then the following should take place: service to that community should be open to tender. And other things being equal—assuming the carriers all have the adequate equipment and so on—the airline tendering the lowest subsidy would get it, and so the airline would get the subsidy.

That subsidy would be tied to a specific level of service, and it would be under significant control by that community. That community should have a significant role in establishing what airline gets the subsidy and what the level of service should be; they should have significant control in terminating that airline's contract, if you like, if they feel that level of service is not being met.

According to my understanding, that is essentially what has happened in the United States. When they deregulated, they established a fund to do the kinds of things I have just talked about, and our understanding is that it has worked very well, particularly from the community's point of view—although it has not happened in many communities because there has been very few of them where a subsidy has been required.

So one of the biggest attractions about it apparently is the fact that the community has control over the kind of service they are getting. Under the regulated environment we have today, a great source of anguish to many communities is that they feel their hands are tied; that they are helpless. If they do not like the service, there is nothing they can do about it.

• 1045

Mr. Belsher: If we go the whole route, though, on deregulation, rather than, say, a reregulation, and some communities are completely left out of that, then what do we do? There are places in our country that you can only reach by air.

Mr. McKendry: We do not want to see anybody left out. We think, under deregulation, that if there is a community where air service is an essential social service and they are not going to get it because no competitive carrier will enter there under that environment then this explicit subsidy program should be put in place.

We are comforted a bit, in spite of the fact that we advocate this program, by what has happened in Alaska. As I say, service there has prospered. It is much better than it was prior

[Translation]

entrepris une grève massive, il y a à peine un an, pour tenter de combattre *People Express*.

M. Belsher: Vous avez quand même parlé de subventionner, sous une forme ou une autre, le transport vers le Nord, puisque la population y était assez faible.

M. MacDonald: Au besoin.

M. Belsher: Bien. Si l'on jugeait nécessaire de subventionner ce transport, devrait-on aider le transporteur ou plutôt le voyageur?

M. McKendry: Dans une situation de concurrence, s'il arrivait qu'aucun transporteur ne veuille desservir une localité, tout simplement parce que les tarifs sont trop élevés, et si l'on devait déterminer que le service aérien est un service social essentiel pour la localité en question, alors il me semble que le service aérien vers cette localité devrait faire l'objet d'appel d'offres. Toutes choses étant égales, et en supposant que tous les transporteurs ont l'équipement suffisant pour fournir le transport, on pourrait alors subventionner la compagnie aérienne faisant l'offre la plus basse.

Pour obtenir la subvention, il faudrait fournir un service bien précis sur lequel la localité aurait droit de regard. Cette dernière jouerait également un rôle très important dans le choix de la compagnie aérienne à subventionner et dans le choix du service; elle pourrait avoir même le droit de résilier le contrat la liant à la société aérienne, si le service ne la satisfaisait pas.

A ce que je sache, c'est ce qui s'est passé aux États-Unis. Au moment de la déréglementation, les États-Unis ont ouvert un fonds dans l'intention d'offrir le genre de subventions dont je viens de parler, et je crois savoir que tout cela a donné de bons résultats, particulièrement pour les localités, même si très peu d'entre elles ont effectivement eu besoin d'être subventionnées.

Ce qui est le plus intéressant pour les localités, c'est qu'elles ont le droit de regard sur le service qui leur est fourni. Sous le régime actuel de la réglementation, bon nombre d'entre elles se sentent impuissantes, car elles ont l'impression d'avoir les mains liées. Si le service ne leur plaît pas, elles n'y peuvent rien.

M. Belsher: Si nous optons pour la déréglementation à l'extrême, plutôt que d'imposer une nouvelle réglementation, qu'advient-il des localités qui seront complètement laissées de côté, mais où on ne peut se rendre que par avion?

M. McKendry: Nous ne voulons pas que quiconque soit laissé de côté. Si une localité, pour laquelle le service aérien est considéré comme un service social essentiel, se voit menacée d'isolement parce qu'aucun transporteur concurrentiel ne veut s'y rendre, à cause de la déréglementation, il me semble qu'il est essentiel de mettre sur pied un programme de subvention très clair.

Même si nous souscrivons à ce programme, ce qui s'est passé en Alaska nous reconforte un peu. Le service y a en effet prospéré. Il est nettement meilleur que ce qu'il y était avant

[Texte]

to 1978 under a regulated environment, and we have no reason to believe the Canadian north will be any different.

Mr. Belsher: What percentage of air travel will be must-go versus the hit-and-miss or the enjoyment type?

Mr. McKendry: I do not know, to be frank, because we believe there will be a great deal of stimulation in the air travel market, just as there has been in the United States. We believe there are people not flying now who would like to fly if fares would come down, and we think there will be enough to justify the existence of a low-cost carrier.

I personally believe Wardair is going to be Canada's People Express, and I think Wardair wants to get into that business. I think they are already, if you believe what they say, a low-cost carrier. They told the Canadian Transport Commission that they could fly Air Canada and CP Air routes for fares that are one-third less than what CP Air and Air Canada charge.

I think there are going to be enough people there to justify one of those airlines. It is very difficult to say how it will shake out, but we do know that discretionary travellers, or people who would like to travel more on a discretionary basis and do not... Based on letters we get, a lot of people are flying and travelling outside the country on their vacations because of the high cost of air travel here in Canada. They would like to stay in Canada. They would like to visit the Rockies, but it is cheaper to go to England.

Mr. Belsher: There will be a difference. We now have the Canadian Transport Commission, which is the regulating agency. There will still be a necessity for some regulators or someone to keep track of what has happened to the safety, whether it be from the Transport Canada side or not. What do you envision will be its replacement, and how many areas would they have to keep track of?

Mr. McKendry: On the safety side, I think we would argue that the Canadian Aviation Safety Board and the Department of Transport should continue to press on and we would argue that they should do more than they are doing now. So, on the safety side, I guess we see an expansion, if anything, of the existing system.

There probably would be some role, just as there has been in the United States, for monitoring developments, and we would see some sort of agency monitoring developments and tracking fares and what is happening so we can be assured that we are getting the benefits that we believe will come about. If we are not getting those benefits, then something would have to be done. We need information in order to do that so I guess we would see some sort of monitoring agency.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher.

I must say, Mr. MacDonald, I was interested when you were talking to Mr. Benjamin and naming some of those areas

[Traduction]

1978 sous un régime de réglementation, et nous n'avons aucune raison de croire qu'il n'en sera pas de même dans le Nord canadien.

M. Belsher: Quel pourcentage des voyages aériens constitueront les voyages d'affaires par rapport aux voyages occasionnels ou d'agrément?

M. McKendry: À vrai dire, je ne sais pas. Nous pensons tout simplement que le marché des voyages par avion s'en trouvera grandement stimulé, comme cela a été le cas aux États-Unis. D'après nous, ceux qui ne voyagent pas aujourd'hui par avion choisiront de le faire si les tarifs sont réduits, ce qui justifierait amplement l'existence d'un transporteur à coût modique.

Personnellement, je pense que c'est la société Wardair qui sera le *People Express* du Canada, et je crois qu'elle veut vraiment se lancer dans ce genre de voyage. Wardair prétend même être déjà un transporteur à coût modique; elle a d'ailleurs affirmé à la Commission canadienne des transports qu'elle serait prête à offrir des tarifs réduits d'un tiers par rapport à ce que demandent CP Air et Air Canada, sur les mêmes trajets que ces derniers.

Il me semble qu'il y aura suffisamment de voyageurs pour justifier la présence d'un transporteur à coût modique. Nous ne savons évidemment pas comment ils se répartiront, mais nous savons néanmoins que les voyageurs occasionnels, ou ceux qui aimeraient voyager plus souvent et ne peuvent... D'après la correspondance reçue, beaucoup de gens prennent leurs vacances à l'extérieur du Canada, tout simplement parce qu'il en coûte trop cher pour voyager par avion ici. Ces gens préféreraient rester au Canada et visiter les Rocheuses, mais cela leur coûte beaucoup moins cher de se rendre en Angleterre.

M. Belsher: Mais la situation sera quand même différente. Actuellement, la Commission canadienne des transports est l'organisme de réglementation. Or, il sera quand même nécessaire d'avoir quelque agent de réglementation qui s'occupe de la sécurité, que cela soit fait par Transport Canada ou non. D'après vous, qui pourrait remplacer la CCT, et de combien de secteurs le nouvel organe devra-t-il s'occuper?

M. McKendry: En ce qui concerne la sécurité, nous pensons que le Bureau canadien de la sécurité aérienne et le ministère des Transports devraient continuer leur oeuvre, et qu'ils devraient même en faire plus qu'ils n'en font actuellement. Il faudrait donc élargir la structure actuelle dans le domaine de la sécurité.

Tout comme aux États-Unis, il faudrait surveiller le déroulement des événements, et c'est pourquoi un organisme quelconque devrait surveiller ce qui se passe et voir quels tarifs sont fixés, de sorte que les avantages que nous prédisons se concrétisent effectivement. S'ils ne se concrétisent pas, il faudrait alors corriger la situation. Mais pour ce faire, il est important qu'un organisme de surveillance puisse recueillir toute l'information nécessaire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher.

Monsieur MacDonald, ce que vous avez dit à M. Benjamin m'a beaucoup intéressé, particulièrement lorsque vous avez

[Text]

which were served and Bearskin Lake Air Services. I have actually travelled Bearskin Lake Air Services from Winnipeg to Kenora—Rainy River, and actually it was a very delightful service, and it certainly was providing a service to some very isolated and remote communities.

I had some questions, but, Mr. Benjamin, you indicated you had another round. We want to get on to the next witness . . .

Mr. Benjamin: Yes. I just have a couple.

The Chairman: —because we are getting very close to a quorum here, which is most embarrassing, but it is not because of the lack of interest, Mr. MacDonald, in the Consumers' Association brief, which will be part of the record and has been analysed by our staff already.

I have a couple of general questions. In view of the increasing mergers that are going on, CPA and Nordair and that type of potential—and I noticed what you said about Air Canada not linking up anywhere else at the moment . . .

• 1050

You have brought a lot of good thought about the consumer interest with your association. What do you think about this? It seems to be reducing competition by the increasing mergers. Is that still going to help the consumer? That is the first question.

About the north, you said in your brief, as I read it, that you are interested in a direct subsidy for uneconomic service to certain areas. What is your feeling about the north? We have had witnesses and evidence before this committee that even in the regulated environment, without subsidy, there is presently a service. Should that continue, or should you open it up, with the fear that, as Mr. Benjamin perhaps indicated in a general way, but specifically to the north . . . if you open it up, certain interests are going to go in there in the summer months and perhaps not be there to heat their hangars in the cold months, and thus reduce service?

Mr. MacDonald: About the mergers, acquisitions, operating agreements, it is very difficult to say categorically that all mergers are bad for consumers, or all acquisitions or all operating agreements. There are some advantages. There are advantages to a person in Halifax trying to fly to Vancouver if he has a one-plane alternative to Air Canada. Because of the operating agreement, you can go EPA to Toronto and then just flip to CP or stay in the same plane and go on. The same might happen with Nordair service in the north connecting to CP and heading west. So there are some potential advantages. Some efficiencies may be gained through the combining of certain of the costs of airlines.

But there is a lessening of competition, particularly where you have two major carriers in Canada getting together. So I think what you have to do is analyse each particular circumstance and create an environment whereby that will occur each time a proposal to merge or acquire or enter an operating

[Translation]

nommé les régions desservies par la compagnie aérienne *Bearskin Lake Air Services*. J'ai eu recours moi-même aux services de la *Bearskin Lake Air Services* de Winnipeg à Kenora—Rainy River, et j'avoue avoir pris grand plaisir à ce vol; je vous assure que cette compagnie dessert quelques localités très isolées et très éloignées.

J'avais moi-même quelques questions à poser, mais M. Benjamin voulait être inscrit au tour suivant. Nous voudrions bien entendre les prochains témoins . . .

M. Benjamin: Oui, j'ai une ou deux questions.

Le président: . . . puisque nous arrivons à peine à maintenir le quorum, ce qui est fort embarrassant; mais je vous assure que ce n'est pas, monsieur MacDonald, par manque d'intérêt des membres du Comité à l'égard du mémoire de l'Association des consommateurs, puisque ce mémoire sera transcrit intégralement et qu'il a déjà été analysé par nos recherchistes.

J'ai quelques questions d'ordre général. Étant donné le nombre croissant de fusions, CP Air, Nordair, et d'autres genres de . . . Vous avez dit qu'Air Canada n'était pas prête à s'associer avec qui que ce soit d'autre pour l'instant . . .

Votre association semble avoir beaucoup à coeur les intérêts du consommateur. Que pensez-vous de l'augmentation de la fréquence des fusions? Cela pourrait-il aider les consommateurs? Voilà ma première question.

D'après votre mémoire, vous voudriez que l'on subventionne directement les services qui ne sont pas économiques dans certaines régions du Nord. Quel est d'après vous l'avenir du Nord? Certains témoins nous ont assuré qu'il y avait déjà un certain service, sans qu'il soit nécessaire de le subventionner et sous un régime réglementé. Devrait-on maintenir le *statu quo* ou devrait-on élargir le service, sous peine de voir—comme le laissait entendre M. Benjamin—certaines compagnies aériennes offrir des services en été, puis le réduire au cours des mois d'hiver, afin de ne pas avoir à chauffer leur hangar?

M. MacDonald: En ce qui concerne les fusions, les acquisitions et les contrats d'exploitation, il m'est très difficile d'affirmer catégoriquement qu'ils lèsent tous les consommateurs. Certains offrent quand même des avantages. Les habitants d'Halifax voyageant sur Vancouver peuvent trouver avantageux de choisir une autre compagnie aérienne qu'Air Canada. Grâce à un contrat d'exploitation, il serait possible de voler jusqu'à Toronto sur EPA, puis de choisir CP, ou de rester dans le même avion jusqu'à Vancouver. De la même façon, on pourrait imaginer que Nordair fasse la liaison entre son service dans le Nord et CP, pour mettre le cap sur l'Ouest. Cela présente certains avantages intéressants. En combinant certains coûts aériens, on peut même être plus efficaces.

Mais cela représente également une diminution de la concurrence, surtout lorsque ce sont deux grands transporteurs canadiens qui fusionnent. Il faut donc analyser chaque cas particulier et créer l'environnement voulu, chaque fois qu'il y a proposition de fusion, d'acquisition ou de contrat d'exploita-

[Texte]

agreement is announced. You have to analyse each of those on its own merits, allow groups such as CAC to have some input into that process, so we can represent what we feel is the consumer interest. But I do not think you can be categorical that they are all bad or all good.

On the second point, there are charter services now that operate at particular times of the year into communities to meet a demand that is seasonal. We have not seen evidence that the provision of the charter service to meet the seasonal demand has hurt the ongoing operations of the carriers serving the market year-round. A carrier serving the market year-round has some cost advantages over a carrier that is going to hit and miss. It is very expensive to bring in the infrastructure to provide service to a particular community if you are only going to do it for three months. Are you going to build a hangar up north if you are only going to operate in there three months? Are you going to hire staff? The carrier in the community that has the infrastructure there and has the staff on hand has an advantage over the carrier that is going to come in on a hit-and-miss basis. In certain respects there are advantages to coming in, as well, just during the peak of the season. But we have not seen any convincing evidence that it is going to destroy year-round service to the communities.

Mr. Benjamin: About your statement here that Air Canada's dominance and its status as a Crown corporation may have an inhibiting effect on the emergence of competition, I presume you mean just their dominance, because we have had it put to us that Air Canada and CN have an advantage because they have the federal government treasury to back them. The fact of the matter is since 1977 both of those Crown corporations have been told that they have to generate their own capital; there will be no more equity capital from the Government of Canada. They have to operate the same as any other business; generate their own capital internally. When it is capital they need externally, they borrow it on the open market just as anybody else has to. So whether it is a Crown corporation or a privately owned airline, they operate from the same field.

• 1055

Mr. MacDonald: I understand what you are saying, but there is a concern that if a carrier were to, say, compete head to head with Air Canada on its major markets and be successful, were to cut drastically into Air Canada's market share, were to put Air Canada in a severe loss position over a prolonged period of time—then the government would be forced to intervene; the government could not let Air Canada go under. Then the financial support would be there, and the Crown ownership would guarantee that Air Canada would have a back-up which other carriers might not have.

Mr. Benjamin: But is it not the reality that any national government of any political stripe... well, we have had the evidence a number of times over the last several years—say,

[Traduction]

tion. Après avoir analysé le bien-fondé de chaque cas, il faut permettre au groupe comme l'Association des consommateurs du Canada de faire connaître son point de vue, et de représenter les intérêts des consommateurs. Mais on ne peut affirmer catégoriquement que tous ces phénomènes nuisent ou profitent aux voyageurs.

Quant à votre deuxième question, il existe actuellement des compagnies de vols nolisés qui desservent certaines localités à certaines époques de l'année, pour répondre à une demande saisonnière. Rien ne prouve jusqu'à maintenant que ces vols nolisés et saisonniers nuisent aux opérations permanentes des transporteurs desservant le marché à longueur d'année. Un transporteur exploitant un marché à longueur d'année peut assumer certains coûts beaucoup plus facilement qu'un transporteur qui ne l'exploite que de façon saisonnière. Il en coûte en effet très cher d'avoir à mettre sur pied l'infrastructure nécessaire pour n'offrir qu'un service de trois mois à une localité donnée. Allez-vous vraiment vouloir construire un hangar dans le Nord, si vous n'allez l'exploiter que trois mois par an? Allez-vous embaucher du personnel supplémentaire? Vous voyez que le transporteur établi dans une localité, y ayant son infrastructure et son personnel, a un gros avantage par rapport aux transporteurs irréguliers. Par ailleurs, n'exploiter un marché qu'en haute saison présente évidemment certains avantages. Mais rien ne prouve que cela réduira à néant le service annuel à ces localités.

M. Benjamin: Lorsque vous avez dit que la domination d'Air Canada et son statut en tant que société d'État pourraient avoir un effet d'inhibition sur la concurrence, j'imagine que vous n'avez voulu parler que de sa domination; en effet, certains témoins ont affirmé qu'Air Canada et le CN avaient un avantage par rapport à eux, tout simplement parce qu'ils pouvaient compter sur le trésor public pour les renflouer. Or, depuis 1977, ces deux sociétés d'État ont été obligées de fournir leurs propres capitaux; autrement dit, le gouvernement du Canada ne leur fournira plus de capital-actions. Il leur faut donc fonctionner sur un pied d'égalité avec n'importe quelle autre société privée et créer leurs propres capitaux. Lorsqu'elles ont besoin de capitaux extérieurs, il leur suffit de les emprunter sur le marché public, comme n'importe qui. Par conséquent, les sociétés d'État et les sociétés aériennes privées fonctionnent sur un pied d'égalité.

M. MacDonald: Je comprends; mais on semble également penser que si un transporteur réussissait à concurrencer Air Canada sur ses principaux marchés, c'est-à-dire s'il réussissait à pénétrer sur le marché d'Air Canada et à acculer cette dernière à un déficit prolongé, le gouvernement serait obligé d'intervenir pour qu'Air Canada ne fasse pas naufrage. Voilà pourquoi on parle d'appui financier, et l'on dit que le fait d'être société de la Couronne lui garantit un renflouement dont ne peuvent profiter les autres transporteurs.

M. Benjamin: Mais n'est-il pas vrai que les gouvernements nationaux, à quelque parti politique qu'ils appartiennent, ne laisseront jamais une société de la Couronne acculée à la

[Text]

Canadian Pacific was in jeopardy and about to go belly-up—no government is going to stand by and let that happen. No government is going to let that happen. They did not let it happen with Chrysler; they did not let it happen with Massey-Ferguson. The ramifications of it, and the effect on the public interest, are just too massive. A government of any political stripe has no choice but to move in.

I think that is just a strawman. If Canadian Pacific's acquisition of EPA makes them a national carrier and more head-to-head competition with Air Canada on a national basis... well, there is Air Canada's partial acquisition of Air Ontario, and I believe there is another airline... well, Air Canada is going to get 24%, and PWA 24%. But that was as much at the desire of Air Ontario as it was Air Canada and PWA, and Air Ontario will still be having the controlling interest. But it was to provide a convenience for all three airlines in terms of Air Ontario's feeder routes to a place like Toronto, or from London to Toronto and so forth. It was a convenience to all three airlines and it is a convenience to the travelling public.

Mr. MacDonald: You can have operating agreements without having a shareholding interest.

Mr. Benjamin: But I understand, from what I have been told, that it was Air Ontario as much as anybody else which wanted to do this.

Mr. MacDonald: It very well could be.

Mr. Benjamin: So there is nothing to complain about or worry about, is there?

Mr. MacDonald: We are not advocating that Air Canada be privatized now. I hope that is clear in our brief. But we are concerned that its size and ownership may create a barrier to entry. That is our concern, and we would like to see that further examined.

Mr. Benjamin: What about the taxpayers investment? I mean, hundred and hundreds of millions of dollars since 1937.

Mr. MacDonald: And an extremely poor return.

Mr. Benjamin: Trans-Canada Airlines and Air Canada built up the routes, built up the business, lost money for a lot of years; but, as soon as they started making money and the taxpayers were starting to get a return on their investment, along come the others and want to move in and get a piece of the action. It is the taxpayers' investment that I have always been concerned about. When do they get a chance for a return on investment just like anybody else? Where is the taxpayers' opportunity for return on investment? You keep niggling away at the prospects of Air Canada earning good amount and returning some of it to the Government of Canada as a return on the taxpayers' investment. You inhibit that. And do not

[Translation]

faillite, sans tenter de la sauver, comme nous l'avons vu quelques fois au cours des dernières années. Supposons que la Canadien Pacifique était en danger et à la veille de faire naufrage, aucun gouvernement ne lui tournerait le dos. Il n'a pas laissé s'effondrer Chrysler, ni Massey-Ferguson, tout simplement parce que les répercussions d'une faillite auraient été beaucoup trop considérables pour l'intérêt public. Quelles que soient leurs couleurs politiques, les gouvernements n'ont pas le choix et doivent intervenir.

Mais ce n'est qu'une excuse, d'après moi. Si l'acquisition par Canadien Pacifique de la société EPA en fait un transporteur national et lui permet de concurrencer plus directement Air Canada sur une base nationale... eh bien, Air Canada répliquera en acquérant partiellement Air Ontario, de même qu'une autre compagnie aérienne, je crois, Air Canada et PWA iront donc chercher chacune 4 p. 100 d'Air Ontario. Mais ces acquisitions répondaient autant aux souhaits d'Air Ontario que d'Air Canada et PWA, et Air Ontario continue à avoir la prédominance financière. Cet accord était également très pratique pour trois compagnies aériennes, si l'on pense aux lignes d'apport d'Air Ontario, permettant d'atteindre Toronto, ou de se rendre de London à Toronto, et vice versa. Ces acquisitions répondaient donc aux désirs de trois compagnies aériennes et satisfaisaient également le public voyageur.

M. MacDonald: On peut conclure un contrat d'exploitation sans nécessairement être actionnaire.

M. Benjamin: D'accord, mais à ce que je sache, Air Ontario souhaitait cette acquisition tout autant que les autres.

M. MacDonald: C'est bien possible.

M. Benjamin: Il n'est donc pas nécessaire de se plaindre de quoi que ce soit?

M. MacDonald: Nous ne demandons pas la privatisation d'Air Canada du jour au lendemain. J'espère que c'est expliqué clairement dans notre mémoire. Mais nous pensons que sa taille et ses intérêts peuvent créer des obstacles. C'est ce qui nous inquiète, et c'est ce que nous voudrions voir étudier de plus près.

M. Benjamin: Que faites-vous des contribuables qui y ont investi des centaines et des centaines de millions de dollars depuis 1937?

M. MacDonald: Les bénéfices sont extrêmement faibles.

M. Benjamin: La *Trans-Canada Airlines* et Air Canada ont bâti des trajets, monté une affaire et perdu de l'argent pendant de nombreuses années; or, dès qu'elles ont commencé à faire de l'argent et à rentabiliser les investissements des contribuables, les autres compagnies ont voulu entrer sur le marché pour aller chercher une part des profits. J'ai toujours eu à coeur les investissements des contribuables. Pourquoi ne pas leur laisser profiter de leurs investissements comme n'importe qui d'autre? Pourquoi les contribuables ne peuvent-ils jamais profiter de leurs investissements? Vous persistez à refuser qu'Air Canada fasse de gros profits et rembourse une partie au gouvernement du Canada, ce qui veut dire à ces contribuables. Vous ne voulez pas en entendre parler. N'oubliez pas non plus que les

[Texte]

forget, the same passenger who wants a lower fare, has also got an investment in that airline.

Mr. McKendry: We are not going to inhibit their chances to make a good investment for the taxpayer. Because, we are going to say that they can fly in the north if they want. We are going to give them more opportunities than they have today. But in the early days, you have to remember that there was a social return on the taxpayers' investment in Air Canada; it is not fair to judge that early investment just on the basis of a dollar return. Air Canada was created and established for valid reasons, and there was a social . . .

Mr. Benjamin: National policy reasons.

Mr. McKendry: Yes. And there was a social return.

Mr. Benjamin: And CP was invited to join in and help set up a national airline and they refused.

The Chairman: Let him answer, Mr. Benjamin. Let him answer your very interesting question, and then we are going to bring this to a halt.

Mr. McKendry: Mr. Chairman, I will end there. I will just say there was a social return in the early days; there was not just a dollar return. We are not advocating the privatization of Air Canada. We think it will have ample and more opportunity to earn a dollar return for taxpayers under our proposals.

Mr. MacDonald: The only thing else that I would add is that, although CP may have been invited in at some stage, it was severely restricted until about 1979 in the areas where it could compete with Air Canada. So Air Canada was protected by the regulated environment for many years.

Mr. Benjamin: It was invited to join in the establishment of Trans-Canada Airlines in 1935 and 1936, and it refused to.

Mr. MacDonald: After they started offering service, CP was severely restricted in areas that it could compete with Air Canada.

Mr. Benjamin: Well, in those years of the 1940s and early 1950s, Trans-Canada Airlines was struggling.

• 1100

The Chairman: Gentlemen, we cannot have any more questioners because we have to get on to the other witness. We are going to have a five minute break.

Mr. MacDonald and your associates, I want to thank you for appearing before the committee. Your brief is very much part of the record and your interest in the consumer has been very well documented since you have been an association. It will certainly receive the same attention as other points you have raised in the past.

[Traduction]

voyageurs qui souhaitent voir diminuer les tarifs ont également investi dans la société.

M. McKendry: Nous ne voulons pas enlever aux contribuables la possibilité de faire un bon investissement. Nous voulons qu'ils puissent s'envoler vers le Nord, s'ils le désirent. Nous leur donnerons même plus l'occasion de le faire qu'ils en ont aujourd'hui. Mais au tout début, rappelez-vous que les investissements des contribuables dans la société Air Canada leur rapportaient des avantages sociaux; il ne faut pas juger les premiers investissements uniquement par rapport aux profits financiers qu'ils ont permis de réaliser. Air Canada a été créé et mis sur pied pour des raisons très valables, qui procuraient des . . .

M. Benjamin: Pour des raisons de politique nationale.

M. McKendry: En effet. Et cela leur procurait des avantages sociaux.

M. Benjamin: Et on a même invité la société CP à se joindre à Air Canada pour mettre sur pied une compagnie nationale, mais elle a refusé.

Le président: Monsieur Benjamin, laissez-le répondre. Vos questions étaient fort intéressantes, mais nous devons quand même y mettre un terme.

M. McKendry: Monsieur le président, je m'en tiendrai à cela. J'ajouterai simplement qu'au tout début, il y avait des avantages sociaux, et pas seulement des gains financiers. Nous ne demandons pas la privatisation d'Air Canada. Nous pensons tout simplement que nos propositions lui permettront beaucoup plus avantageusement de faire profiter les investissements des contribuables.

M. MacDonald: Je voudrais ajouter ceci: Même si on avait invité CP à bâtir une compagnie nationale, on lui a imposé des limites très sévères jusqu'en 1979 sur les parcours où elle aurait pu concurrencer Air Canada. C'est donc que Air Canada a été protégée par la structure de réglementation pendant de nombreuses années.

M. Benjamin: On l'a invitée à former la compagnie *Trans-Canada Airlines* en 1935-1936, mais elle a refusé.

M. MacDonald: Au début de son exploitation, la compagnie CP s'est vu imposer des limites très strictes sur les parcours où elle pouvait concurrencer Air Canada.

M. Benjamin: Dans les années 40 et 50, la *Trans-Canada Airlines* était en difficulté.

Le président: Messieurs, je n'accepterai plus de question, puisqu'il nous faut passer au témoin suivant. Nous prenons une pause de cinq minutes.

Monsieur MacDonald, nous vous remercions, vous et vos associés, d'avoir comparu devant le Comité. Votre mémoire fera partie intégrante du compte rendu, et votre Association montre bien qu'elle a à coeur les intérêts des consommateurs depuis sa fondation. Je vous assure que nous vous accorderons autant d'attention que par le passé.

[Text]

We are going to adjourn for five minutes. Then we are going to have the Public Interest Research Centre and that is a slide presentation. Thank you very much.

• 1102

• 1111

The Chairman: I would like to welcome our next witnesses, the Public Interest Research Centre. Appearing for the Public Interest Research Centre are Mr. Jordan and Mr. Roman. Elizabeth May is Associate Executive Director of the Public Interest Research Centre.

First I would like you to describe who you are and what you represent. Then I know you have a brief filed with the committee that the committee is going to analyse. I know you have an opening statement, which I hope is very short . . . and then to get on to the slide presentation.

Mr. Andrew Roman (Executive Director, Public Interest Research Centre): Thank you very much for your introduction, Mr. Chairman. Prof. Jordan has some overhead projection slides he will be presenting.

We have taken our presentation and divided it into two portions. There is an economics portion, which Prof. Jordan will be delivering, and a legal portion, which I will be proposing to deal with, reflecting each of our respective disciplines. We have a fairly extensive brief, which contains a description of who we are, our *curricula vitae*, and a complete statement of what we will be presenting, so you will have for the record a complete copy of our submission.

I just want to say by way of introduction that the Public Interest Research Centre is a non-profit, charitable, policy-type think-tank. We have some brochures that describe the kind of work we do, so I will not take any more time with that.

The Chairman: Mr. Roman, you have been part of the Consumers' Association . . . or have you appeared before them? Your name is . . . well known. I was going to say "infamous".

Mr. Andrew Roman: I am happy with that.

The Chairman: We very much welcome you, and we are looking forward to the think-tank presentation. It connected after I looked at you there.

Mr. Andrew Roman: You are quite right. I used to have Mr. MacDonald's job about 10 years ago. Since then I have been running the Public Interest Advocacy Centre, which recently has spun off the Research Centre as a research institute. We are with both organizations.

The Chairman: Prof. Jordan.

Prof. William A. Jordan (Public Interest Research Centre, Professor of Economics, York University): Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Nous levons la séance pour cinq minutes. Nous accueillerons ensuite le Centre de recherche sur l'intérêt public, qui nous présentera des diapositives. Merci beaucoup.

Le président: Je souhaite la bienvenue à nos prochains témoins, le Centre de recherche sur l'intérêt public, représenté par M. Jordan et M. Roman. Elizabeth May en est le directeur exécutif associé.

Je voudrais que vous nous parliez d'abord de votre organisation et de ce qu'elle représente. Ensuite, je sais que vous avez déposé un mémoire, que le Comité va analyser. Je sais que vous avez également une déclaration préliminaire, que j'espère très brève . . . et ensuite nous passerons à la projection de diapositives.

M. Andrew Roman (directeur exécutif, Centre de recherche sur l'intérêt public): Je vous remercie de nous avoir présentés, monsieur le président. Le professeur Jordan va vous projeter quelques diapositives.

Nous avons divisé notre exposé en deux parties. Il y a le volet économique, que le professeur Jordan va présenter, et le volet juridique dont je vais traiter moi-même. Nous vous avons remis un mémoire assez volumineux, qui décrit notre organisme, donne notre curriculum vitae et qui contient le texte complet de l'exposé que nous allons faire aux fins de consultations ultérieures.

En guise d'introduction, je dirai que le Centre de recherche sur l'intérêt public est une organisation à but non lucratif du type cellule de réflexion. Nous vous avons remis quelques brochures, qui décrivent le genre de travail que nous faisons; je ne vais donc pas m'y attarder.

Le président: Monsieur Roman, êtes-vous affilié à l'Association des consommateurs . . . ou avez-vous comparu devant elle? Votre nom est . . . bien connu. J'allais dire «tristement célèbre».

M. Andrew Roman: Cela me convient.

Le président: Nous sommes très heureux de vous recevoir ici et nous attendons avec impatience l'exposé de votre organisme de réflexion. Je ne vous ai pas remis tout de suite.

M. Andrew Roman: Vous avez raison. Je faisais le travail de M. MacDonald il y a 10 ans. Par la suite, j'ai dirigé le Centre de défense de l'intérêt public, qui vient de mettre sur pied le Centre de recherche en tant que cellule de réflexion. Nous faisons partie des deux organisations.

Le président: Professeur Jordan.

Le professeur William A. Jordan (Centre de recherche sur l'intérêt public, professeur d'économie, université York): Je vous remercie, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: I know you have been before this committee too, on the domestic air policy, when some of us were in different capacities.

Prof. Jordan: Correct.

The Chairman: But I am glad you are still in your capacity.

Prof. Jordan: I am not sure whether I am the "think" or the "tank" part of the think-tank we are talking about today, but we are both here. I think we should recognize one thing in this very handsome room, and it is that today is the 100th anniversary of the driving of the last spike. I am sure you have been thinking about that. But the point is, in a mere 100 years we have had tremendous change in the transport industry, and of course your committee is considering what policies would be helpful to facilitate future changes.

The Chairman: That is right. Mr. Benjamin and I were guests, along with several hundred other dignitaries, etc., at the re-enactment of the last spike at Craigellachie this summer. I understand they are actually driving it again today out there. I will bet you it is a little wetter today out there than it was when we were there.

• 1115

Prof. Jordan: It is a very important anniversary to Canada, and of course to transportation.

I am going to be very brief. What I think you are interested in is predicting what would happen should you adopt a considerable reduction in regulation, as proposed by the white paper. It happens that we have some experience in this area in the airline industry in the United States for the past seven years, so I am going to contrast Canadian performance with United States performance for these past seven years. I actually have six-year data through to 1984 to give some indication of what the Canadian scene would look like, say a decade, after deregulation had been adopted in Canada, if indeed that is the policy decision of the government.

I have an overhead projector, and I hope this can be picked up all right.

The first point is number of airlines. What we have here are the revenue-passenger miles for the airlines in Canada and the United States that operate jet aircraft. I am talking about jet aircraft scheduled service, Canada, U.S. You will see that Canada in 1978 had 18.2 billion. It rose to a peak in 1980, fell in 1983, and in 1984 it started to go back up again. The traffic in 1984 is roughly 14% above 1978 levels, so we have had a recent growth which was preceded by three years of not so good growth. In the United States, in contrast, the peak was in 1979, fell for two years, and then rose appreciably the next three years. The traffic in 1984 is 32% above that in 1978—a substantial growth in the United States.

[Traduction]

Le président: Je sais que vous avez vous aussi déjà comparu devant le Comité au sujet de la politique des transports aériens intérieurs, sous l'ancien gouvernement.

M. Jordan: Exact.

Le président: Je suis heureux de constater que vous, au moins, occupez toujours les mêmes fonctions.

M. Jordan: Je ne sais pas trop si mon rôle est du côté «cellule» ou du côté «réflexion» dans notre «cellule de réflexion», mais nous sommes là tous deux. Il est peut-être opportun de rappeler, alors que nous sommes réunis dans cette merveilleuse salle, que nous fêtons aujourd'hui le centenaire de la jonction du chemin de fer transcontinental. Cela n'a pas dû vous échapper. Nous avons connu, en un siècle à peine, des changements énormes dans l'industrie des transports, et le Comité justement examine les politiques qui pourraient faciliter le changement futur.

Le président: Tout à fait. M. Benjamin et moi-même étions des invités, avec plusieurs centaines d'autres dignitaires, à la cérémonie de commémoration de la pose du dernier rail à Craigellachie, cet été. Je crois savoir qu'une nouvelle commémoration doit avoir lieu aujourd'hui. Je parie qu'il y fait un peu plus humide aujourd'hui que lorsque nous y étions.

M. Jordan: C'est un anniversaire très important pour le Canada et évidemment pour toute l'industrie des transports.

Je vais être très bref. J'imagine que ce qui vous intéresse est de savoir ce qui se passerait si vous adoptiez une réduction considérable de la réglementation telle que le propose le Livre blanc. Il se trouve que nous avons sous les yeux l'exemple de la déréglementation des transports aériens aux États-Unis, entreprise il y a sept ans; on peut donc comparer les résultats du Canada avec ceux des États-Unis durant cette période. J'ai ici des données portant sur six années, de 1978 à 1984, qui vous donneront une idée de ce à quoi ressemblerait la situation canadienne après 10 années de déréglementation, si le gouvernement poursuivait effectivement cette politique.

J'ai ici un projecteur de diapositives et j'espère que vous pourrez bien voir les chiffres que je vais projeter.

Le premier est celui du nombre de compagnies aériennes. Ce que nous avons ici sont les milles recettes-passager des compagnies aériennes canadiennes et américaines exploitant des avions à réaction. Je parle ici de service régulier d'avions à réaction au Canada et aux États-Unis. Vous voyez que le chiffre au Canada était de 18.2 milliards en 1978. Il a atteint un sommet en 1980, est tombé en 1983 et a commencé à grimper de nouveau en 1984. Le trafic en 1984 a été supérieur d'environ 14 p. 100 au niveau de 1978, et nous avons eu une croissance récente, qui a été précédée par trois années moins bonnes. Aux États-Unis, l'apogée a été atteinte en 1979, suivie d'une chute pendant deux ans et d'une croissance appréciable pendant les trois années suivantes. Le trafic en 1984 était supérieur de 32 p. 100 aux chiffres de 1978, soit une croissance substantielle du côté américain.

[Text]

The main purpose of this graph, however, is to show the number of airlines. At the very bottom of this you can see that in Canada we have had seven airlines, falling to six through 1984, and now, of course, with EPA being acquired by CP, and perhaps Nordair being acquired by either CP or Québecair, we will be down to four independent airlines in 1985. The U.S., in contrast, the last year of regulation there were 27 airlines in existence operating jet aircraft. Given deregulation there was a slow initial adjustment, but the number of airlines increased appreciably until in 1984 there were 62 airlines operating jet aircraft, more than twice the number. And indeed in 1985 at least four more airlines have introduced service with jet aircraft. So there has been a large growth in the number of carriers.

In terms of Canada, could Canada support more carriers? If you look at the figures for 1982—bounded in red—those are the new airlines that were not around in 1978. They carried 20.1 billion revenue-passenger miles in that year, which is almost the same as Canada in 1982 at 19.9 billion. So in essence I am saying that the same traffic in the U.S. supported 26 airlines that supported only 6 airlines in Canada. The basis of this data implies that with deregulation there would be more airlines in Canada; as a rough guess, twice as many—12, 13, 14 airlines in Canada—as a result of deregulation.

I have shown here the various kinds of airlines. In Canada we have the regional carriers, which are the low green line, and the national carriers—Air Canada and CP—the difference between the green line and the blue line. In the United States the red line indicates the new airlines that were not around in 1978, and the green lines are the local service carriers, such as USAir, Republic, and so on, while the big area at the top is the former trunk airlines of the United States. The conclusion is that deregulation or less regulation results in more airlines.

How about the change in concentration of traffic? This is shown explicitly in the brief.

Mr. Andrew Roman: All these charts are in the brief.

Prof. Jordan: They are all in the brief, of course, not the colour unfortunately, but the diagrams. This is page 7 of the brief, and you can see that in 1938, in Canada, Air Canada and the predecessor of CP Air had 100% of the traffic—revenue-passenger miles or passengers. Everything was carried on either Trans-Canada or the Canadian airways of that era. Forty years later those two airlines had lost 7.9% of the total traffic in revenue passenger-miles, with that 7.9% going to the regional carriers.

[Translation]

Le renseignement important de ce graphique, cependant, est le nombre de compagnies aériennes. Tout au bas vous pouvez voir que le Canada possédait sept compagnies aériennes, le nombre tombant à six en 1984 et, maintenant, avec l'acquisition d'EPA par CP et peut-être de Nordair par CP ou par Québecair, il ne restera plus que quatre compagnies aériennes indépendantes en 1985. Aux États-Unis, au contraire, on comptait 27 compagnies aériennes exploitant des avions à réaction la dernière année avant la déréglementation. Ensuite, avec la déréglementation, il y a eu un petit ajustement initial, et le nombre de compagnies a augmenté ensuite considérablement jusqu'en 1984, date à laquelle on en dénombrait 62, soit plus du double. Même, en 1985, au moins quatre compagnies aériennes ont inauguré un service de passagers par avion à réaction. Il y a donc eu une croissance importante du nombre de transporteurs aériens.

Y aurait-il place, au Canada aussi, pour un plus grand nombre de transporteurs? Si vous regardez les chiffres de 1982, encadrés de rouge, ce sont là les compagnies nouvelles qui n'existaient pas en 1978. Elles ont enregistré le chiffre de 20.1 milliard de milles recettes-passager cette année-là, c'est-à-dire un nombre presque identique au chiffre total du Canada en 1982, soit 19.9 milliards. Cela revient à dire que 26 compagnies aériennes américaines se partageaient le même volume de trafic que six compagnies aériennes seulement se répartissent au Canada. Ces chiffres donnent à penser que la déréglementation entraînerait au Canada aussi l'apparition de nouvelles compagnies aériennes, le nombre total doublant à peu près pour atteindre le chiffre de 12, 13 ou 14.

J'ai indiqué ici les divers types de compagnie. Au Canada nous avons des transporteurs régionaux, qui sont représentés par la ligne verte, et des transporteurs nationaux—Air Canada et CP, dont la part représente la différence entre la ligne verte et la ligne bleue. Aux États-Unis, la ligne rouge représente les compagnies nouvelles qui n'existaient pas en 1978 et la ligne verte les transporteurs locaux tels que USAir, Republic, etc., tandis que toute cette grande surface en haut est la part des anciennes compagnies d'envergure nationale. La conclusion qui s'en dégage est que la déréglementation, ou l'assouplissement de la réglementation, aboutit à l'apparition d'un plus grand nombre de compagnies aériennes.

Qu'en est-il de l'évolution de la concentration du trafic? Nous la décrivons très précisément dans le mémoire.

M. Andrew Roman: Tous ces graphiques figurent dans le mémoire.

M. Jordan: Oui, naturellement, mais pas en couleur, malheureusement. Vous trouverez celui-ci à la page 7 du mémoire et vous pouvez constater qu'en 1938, au Canada, Air Canada et le prédécesseur de CP Air se partageaient la totalité du trafic. Tout le trafic était concentré entre les mains de Trans-Canada ou de *Canadian Airways*, à l'époque. Quarante années plus tard, ces deux compagnies ont perdu 7.9 p. 100 du trafic total, au bénéfice des transporteurs régionaux.

[Texte]

• 1120

In the U.S. we had a similar decline of 7.9% to local service carriers, which are equivalent to our regional carriers, plus the four intra-state airlines had a small, 2%, share.

Following deregulation in the States, you can see that in Canada nothing has changed very much. Canadian national airlines still carry roughly 91% of the traffic, revenue passenger-miles. But in the U.S. a pattern has developed which is quite different. The new airlines which, except for the intra-states, were not around in 1978 have grown from 2% to 11.9% and the local service carriers have gone from 7.9% to 11%, which means that the trunk airlines have fallen from 90% to 77%. It took 40 years for them to lose 9.9%. They lost an additional 13% in six years. The change is really substantial. They have gone from a rate of decline of 0.25% per year to over 2% per year, a big difference. And of course you can see the effectiveness of the new airlines, particularly in getting more and more of the traffic shares.

The next two groups of columns indicate passengers rather than revenue passenger-miles; distance is taken out. You can see that in Canada the nationals have retained roughly 75% of the traffic, while the U.S. trunks, starting at 75%, roughly the same as Canadian nationals, have fallen to 62.9%, again about a 12.5% decrease in just the six years. It is a very substantial change. The new airlines have been very effective in achieving increased traffic, or penetrating the market.

The next slide asks the question: How could the new airlines achieve this large penetration? It is on page 10 of the brief. The answer to that is indicated by these data, which are passenger yield data, which is the average fare per passenger-mile. As you can see, if you fly a short distance you pay a high fare per mile; if you fly a long distance you pay a low fare per mile.

This table sets up a basic approach to the study. It identifies three classes or three groups of airlines. One is the original U.S. airlines that were regulated by the U.S. government prior to 1978. They are shown by the black diamonds, and they are rather homogeneous. They are growing into deregulation as time progresses. The black dots are the Canadian airlines. These are dollar figures. The white dots are the same fares, only with an adjustment to reflect the U.S. dollar-Canadian dollar differences in value, so the white dots can be compared directly to the U.S. data, while the white triangles are the new airlines that were not around in 1978.

[Traduction]

Le chiffre correspondant aux États-Unis est identique, 7.9 p. 100 du trafic sont allés aux transporteurs locaux, qui sont l'équivalent de nos compagnies régionales, et les quatre compagnies intra-États avaient une petite part de 2 p. 100 du trafic.

Après la déréglementation aux États-Unis, vous pouvez voir que la situation n'a guère évolué au Canada. Les compagnies nationales canadiennes ont continué à transporter environ 91 p. 100 du trafic, alors qu'aux États-Unis l'évolution a été très différente. Les nouvelles compagnies qui, mises à part les compagnies intra-États, n'existaient pas en 1978 sont passées de 2 p. 100 à 11,9 p. 100 du marché et les compagnies locales ont progressé de 7.9 p. 100 à 11 p. 100, c'est-à-dire que les compagnies nationales ont vu leur part diminuer de 90 p. 100 à 77 p. 100. Il leur a fallu 40 ans pour perdre 9.9 p. 100, mais six années seulement pour en perdre 13 p. 100 de plus. C'est une mutation profonde. Le rythme de leur déclin est passé de 0.25 p. 100 par an à plus de 2 p. 100 par an, ce qui constitue une accélération considérable. Vous pouvez constater, en regard, l'efficacité avec laquelle les nouvelles compagnies se taillent une place sur le marché.

Les deux colonnes suivantes indiquent le nombre de passagers plutôt que le nombre de milles recettes-passager, donc sans tenir compte de la distance. Vous pouvez voir qu'au Canada les compagnies nationales ont conservé environ 75 p. 100 du trafic, alors que les grandes compagnies américaines, commençant au même niveau avec 75 p. 100, ont vu leur part tomber à 62.9 p. 100, soit encore une fois une diminution de 12.5 p. 100 en six années seulement. C'est là aussi un changement profond. Les nouvelles compagnies aériennes ont réussi très efficacement à développer leurs activités, ou à pénétrer le marché.

La diapositive suivante pose la question de savoir comment les nouvelles compagnies aériennes ont pu réussir une pénétration aussi importante. Vous trouverez ces chiffres à la page 10 du mémoire. La réponse est donnée par ces chiffres, ceux du rendement par passager, c'est-à-dire le tarif moyen par mille-passager. Comme vous pouvez le voir, le tarif par mille est élevé sur les petits parcours; sur les parcours longs, le tarif par mille est faible.

Ce tableau indique l'approche fondamentale suivie dans cette étude. On y distingue entre trois catégories de compagnies aériennes. La première catégorie est celle des compagnies américaines qui existaient en 1978, avant la déréglementation. Elles sont représentées par les losanges noirs et sont plutôt homogènes. On les voit passer à l'ère de la déréglementation. Les compagnies canadiennes sont représentées par les points noirs. Vous avez ici les chiffres en dollars. Les points blancs sont les mêmes tarifs, ajustés seulement en fonction du différentiel de change entre le dollar américain et le dollar canadien, c'est-à-dire que les points blancs peuvent être comparés directement aux chiffres américains; les triangles blancs représentent les nouvelles compagnies qui n'existaient pas en 1978.

[Text]

What we see here is that the trend line fitted to the black triangles, the original airlines, shows that distance does make a difference and that these black triangles are clustered around that average-fare trend line. The Canadian carriers are all above the trend line. You can see Quebecair, Pacific Western, Eastern Provincial, Nordair, Air Canada and CP Air. Look at the white dots, of course, to give you the better comparison to U.S. data. All our airline fares are above the trend line.

What is even more important is that the new airlines in the States tend to be below the trend line, and they are below by very large amounts. The distance below varies between 20% to 49% on average on most of the carriers. So these new airlines have given passengers the benefit of much lower fares.

The data I show on the diagram are for 1982. The data I gave you just now verbally, which are in the appendix of the brief, are for 1983. So it has been a period of five years following deregulation, and some airlines, the intra-states, have been in business now for 15 years or longer. So it is a long time situation. So we find the new airlines offer jet service with modern aircraft at fares one-quarter to one-half below the average for the U.S. original carriers, and even farther below for the Canadian airlines.

• 1125

Now, they have low fares. Why are they not bankrupt? How can they survive? And the answer to that question is shown by this diagram, again for 1982, but the 1983 data I will be referring to and they are in the brief. On page 12, figure 4, you can see that again the trend for the original U.S. airlines is distance-related. Distance makes a difference in operating costs. The Canadian airlines tend to be above. You can see Eastern Provincial, here is Quebecair, Pacific Western is on the line, the white dot on the line. Nordair, Air Canada, CP Air, right here. So the Canadian airlines are either on or slightly above. They go as high, in the case of Quebecair, 88% above the trend line. But again, the new airlines in the U.S., the ones that came in primarily since 1978, are clustered below the trend line. They are between an 83 datum, 15% to 48% below the trend line. Again, there are some outliers, but that is the trend, that is the dominant number, which means an overall difference between Canada and the U.S. new airlines between 25% and 60% lower operating expenses. This means, if you are going to be a low-fare carrier, you must be a low-cost carrier or you are a carrier which is out of business. You must have that combination of low fare and low prices.

[Translation]

Ce que nous voyons ici est que la courbe de tendance des triangles noirs, c'est-à-dire des compagnies anciennes, indique que la distance joue effectivement un rôle, et on voit que ces triangles noirs sont regroupés autour de la courbe de tendance des tarifs moyens. Les transporteurs canadiens se trouvent tous au-dessus de cette courbe de tendance. Vous pouvez y voir Quebecair, *Pacific Western*, *Eastern Provincial*, Nordair, Air Canada et CP Air. Regardez les points blancs pour comparer avec la situation aux États-Unis. Tous nos tarifs aériens sont situés au-dessus de la courbe de tendance.

Une constatation tout aussi importante est que les nouvelles compagnies aériennes aux États-Unis tendent toutes à se situer en dessous de la courbe de tendance, et même très loin en dessous. La distance entre elles et la courbe de tendance varie entre 20 p. 100 à 49 p. 100 pour la plupart des transporteurs. Ces nouvelles compagnies vont donc bénéficier les passagers de tarifs sensiblement inférieurs.

Les données que je projette ici sont celles de l'année 1982. Celles que je viens de vous indiquer verbalement, et qui sont reproduites dans l'annexe au mémoire, sont celles de l'année 1983. On se trouve donc là cinq années après la déréglementation, et certaines compagnies aériennes, les compagnies intra-États, existent depuis 15 années ou plus. C'est donc une situation à long terme. On voit donc que les nouvelles compagnies aériennes offrent des services, au moyen d'avions à réaction modernes, à des tarifs inférieurs de 25 à 50 p. 100 aux tarifs moyens des transporteurs américains anciens, et inférieurs par une marge encore plus grande aux tarifs des compagnies canadiennes.

Donc, elles pratiquent des tarifs bas. Pourquoi ne font-elles pas faillite? Comment peuvent-elles survivre? On trouvera la réponse à cette question dans ce diagramme, qui donne encore une fois les chiffres de 1982, mais je vous indiquerai également ceux de 1983, qui figurent, eux aussi, dans le mémoire. A la page 12, figure 4, vous pouvez voir encore une fois que la tendance des compagnies américaines anciennes est fonction de la distance. La distance influe sur les frais d'exploitation. Les compagnies canadiennes sont au-dessus. Vous pouvez voir ici *Eastern Provincial*, ici Québec Air, *Pacific Western* est juste sur la ligne, le point blanc sur la ligne. Nordair, Air Canada, CP Air sont ici. Ainsi donc, les compagnies canadiennes sont soit sur la ligne, soit légèrement au-dessus. L'écart dans certains cas, et notamment celui de Québec Air, est de 88 p. 100. Par contre, là encore, les nouvelles compagnies américaines, celles qui ont fait leur apparition depuis 1978, sont toutes regroupées en dessous de la courbe de tendance, avec un écart variant de 15 à 48 p. 100 en 1983. Là aussi on trouve quelques cas particuliers, mais la tendance générale est celle-ci, ce qui signifie que les nouvelles compagnies américaines ont des frais d'exploitation inférieurs de 25 à 60 p. 100 à ceux des compagnies canadiennes. Évidemment, si vous voulez pratiquer des tarifs bas, il vous faut également avoir des frais d'exploitation réduits, sinon vous faites faillite. Il faut combiner les bas tarifs et les bas prix de revient.

[Texte]

We can see how that works by looking at the profit figures, which are shown in table 1 on page 14 of the brief. We have two profit measures, one is operating profit, which is percent of revenues and shows the daily operating expenses versus the revenues of the company. The second is before taxes.

Given the time problem, I will refer to only the operating profit figures. You can see here the higher-profit carriers or the interstate carriers who had been around, went into California and Texas and Florida back in 1978, the Alaska-Hawaiian Airlines and the local service carriers. Those three groups had all been constrained by regulation. With deregulation they were free to fly where they chose and they profited by that. But the point was these two carrier groups—local service and Alaska-Hawaiian—are high-fare, high-cost carriers, profitable. The interstate carriers, low-fare, low-cost carriers, profitable.

On the other hand, in terms of losses or low profits, we find that Air Canada and CP Air, low-profit carriers, the trunk carriers, even lower profit, and the brand new airlines had losses on average.

Now, in each carrier group there is a whole range. The most profitable airline in the bunch was a new airline. Some airlines had profits, some had losses. In Canada, we had three of our airlines in 1983 with losses, three with profits.

So the point I want you to focus on is that you can have profits with high fares. You can have profits with low fares. The question is: If you have low fares you must have low costs, and that you can do if you operate the way the new airlines have managed to operate.

Now, one thing that has been mentioned in terms of profits or losses is the concern that perhaps losses by airlines will cause less safety, a decrease in safety. That is a very important question which I think should be addressed by evidence, and I have done so in this particular table.

The first thing we have to recognize is that you can be regulated and have losses, and you can be unregulated and have losses. Losses are not unique to either situation, and the argument is never put forward that because you have losses and regulated you are unsafe. If losses is the key factor, then it should apply whether you are regulated or not regulated in terms of economics. Of course, safety regulation is consistent and exists in both countries unchanged.

[Traduction]

On peut voir le résultat en regardant les chiffres de profits, que vous trouverez dans le tableau 1 à la page 14 du mémoire. Nous indiquons deux indicateurs de profits, le bénéfice d'exploitation, en pourcentage des recettes, c'est-à-dire la différence entre les dépenses d'exploitation quotidienne et les recettes de la compagnie. Le deuxième chiffre est le profit net avant impôt.

Je ne vais parler que du bénéfice d'exploitation, à cause du manque de temps. Vous voyez ici les transporteurs à forte marge bénéficiaire, les transporteurs inter-États anciens, qui ont développé leurs activités en Californie, au Texas et en Floride vers 1978, les compagnies de l'Alaska et de Hawaï et les transporteurs locaux. L'activité de ces trois groupes était entravée par la réglementation. Avec la déréglementation, ces compagnies ont pu desservir toutes les liaisons qu'elles voulaient et elles en ont profité. Le fait est que ces deux groupes de transporteurs—les transporteurs locaux et les compagnies de l'Alaska et de Hawaï—pratiquent des tarifs élevés, connaissent des frais élevés et sont rentables. Les transporteurs régionaux, à bas tarifs, à faibles coûts d'exploitation sont rentables également.

Par contre, en ce qui concerne les profits, on constate que Air Canada et CP Air ont une faible marge bénéficiaire, les anciens transporteurs nationaux américains en ont une encore plus réduite, et les compagnies entièrement nouvelles sont, elles, en moyenne déficitaires.

Évidemment, il y a des différences à l'intérieur de chaque catégorie de compagnies. La compagnie la plus rentable de toutes est une compagnie nouvelle. Certaines ont réalisé des bénéfices, d'autres ont enregistré un déficit. Au Canada, trois de nos compagnies ont réalisé des bénéfices en 1983, et trois autres ont été déficitaires.

Ce que je veux faire ressortir ici, c'est qu'il est possible de réaliser des profits, même en pratiquant des tarifs élevés. Vous pouvez réaliser des profits également avec de bas tarifs. La constante est celle-ci: si vous avez de bas tarifs, vous devez également avoir des frais d'exploitation bas, et ces derniers sont possibles si vous faites comme les nouvelles compagnies aériennes.

Maintenant, une considération que l'on évoque toujours, lorsqu'il est question des profits ou des pertes des compagnies aériennes est que la réduction de la marge bénéficiaire se traduirait par une sécurité moindre. C'est une question très importante qu'il faut examiner à la lumière des faits, et c'est ce que j'ai fait dans ce tableau ici.

La première chose qu'il faut reconnaître est qu'une compagnie peut accumuler des pertes, qu'elle vive dans un environnement réglementé ou déréglementé. Le déficit n'est pas caractéristique de l'une ou l'autre situation, et personne n'a jamais prétendu qu'une compagnie déficitaire réglementée laisse à désirer sur le plan de la sécurité. Si la rentabilité est le facteur clé, il doit s'appliquer tout autant à une compagnie réglementée qu'à une compagnie déréglementée. Évidemment, il existe une réglementation de sécurité dans les deux pays, et elle est restée inchangée.

[Text]

So, aside from the fact that there is some question about the hypothesis, if losses cause decrease in safety, then you should not have flown Quebecair or Air Canada or, I think, CP Air back in 1983. But it happens, of course.

• 1130

Looking at the left-hand columns for Canada and the U.S., you find that in the U.S. pre-deregulation period, these first four years, there were only 41 fatalities in Canadian airlines and 350 in the U.S.—the old 10:1 ratio does hold even in fatalities, unfortunately—while in the second period, which is the U.S. deregulation period, fatalities in Canada were 37 and in the U.S. fatalities were 537, still small numbers. Again, we kill far more people on the highways in North America on one Labour Day weekend, and this is the history of six years of airline fatalities in the U.S. and in Canada. So if you get on board an airplane, you are very safe.

Looking now at the rates, which is the key factor, you would think that if deregulation and losses should cause poor safety the U.S. safety record rate would increase in the deregulation period. It turns out that this is not the case. In the regulation period we had 0.45 deaths per billion rpm, while in the deregulation period it declined to 0.33. It went down. It did not go up; it went down. It was the same for passengers: 0.36 per million passengers to 0.29 per million passengers, a decline.

In Canada, it was the same thing. We had declines in our fatality rates both on rpm and in terms of passengers. But of course, you can see that the decline in Canada was greater than the decline in the U.S. This could be used to say that, had the U.S. been regulated economically speaking, we would have had even fewer fatalities. But I think there are two points which challenge that argument.

The first point is the figure 317 in 1979. Of those fatalities, 258 came from the American Airlines DC-10 crash in May 1979 at Chicago O'Hare Airport, where they lost the engine on take-off. It literally flew off the aircraft, and it was found that the engine flew off the aircraft because of improper maintenance procedures which had been introduced back in the regulation era, back in 1977-78. So that one crash, you could say, was associated with regulation and not deregulation.

If that one crash were taken out, then the U.S. rates would go in half and you would see an even greater improvement in safety with that one crash, and it is not clear which way it should go.

The second point is that 1980 and 1984 were years of zero passenger fatalities in the U.S. industry. They were the first years in the history of U.S. air transportation where there was no passenger fatality. Had safety declined, I suggest those

[Translation]

Donc, si l'hypothèse était juste, c'est-à-dire si une exploitation déficitaire entraînait une réduction du niveau de la sécurité, il aurait fallu éviter Québecair, ou Air Canada ou même CP Air en 1983. Il arrive, évidemment, des accidents.

Si l'on regarde la colonne de gauche pour le Canada et les États-Unis, on constate que dans la période antérieure à la déréglementation américaine, ces quatre premières années, les compagnies canadiennes ont déploré seulement 41 décès et les compagnies américaines, 350—l'ancien rapport de 10:1 se retrouve même sur le plan des décès accidentels, malheureusement, alors que dans la deuxième période, c'est-à-dire celle de la déréglementation aux États-Unis, le nombre de décès accidentels au Canada a été de 37 et celui aux États-Unis de 537, c'est-à-dire un nombre toujours très faible. Beaucoup de gens meurent sur les routes de l'Amérique du Nord pendant le week-end de la fête du travail, et cela est la moyenne des accidents de six années aux États-Unis et au Canada. On est donc beaucoup plus en sécurité dans un avion que sur la route.

Si l'on regarde maintenant les taux, c'est-à-dire le facteur clé, si la déréglementation et les déficits devaient entraîner une détérioration de la sécurité aux États-Unis, le taux dans la période de déréglementation aurait dû augmenter. Or, on ne constate rien de tel. Dans la période de réglementation le taux était de 0.45 décès par milliard de milles-passager, alors que dans la période de déréglementation ce taux est tombé à 0.33. On constate donc une baisse. Loin d'augmenter, le taux a diminué. Le même constat se dégage du taux des décès par nombre de passagers: 0,36 par million de passagers, tombant à 0,29 par million de passagers, donc encore un recul.

La tendance est la même au Canada. Le taux de décès a reculé, tant par rapport au nombre de milles-passager que de passagers. Par contre, on constate que ce recul a été plus rapide au Canada qu'aux États-Unis. On pourrait évidemment arguer que si les États-Unis avaient maintenu la réglementation économique, le nombre d'accidents aurait été encore plus réduit, mais je pense que deux chiffres contredisent cette argumentation.

Le premier est le chiffre de 317 décès en 1979. Sur ce nombre, 258 ont été causés par l'accident du DC-10 d'*American Airlines*, en mai 1979, à l'aéroport O'Hare de Chicago, où l'avion a perdu un moteur au décollage. Le moteur s'est littéralement détaché de l'avion, et on s'est aperçu que cela était dû à des méthodes de maintenance défectueuses qui avaient été introduites dans les années 1977-1978, donc durant l'ère de la réglementation. On pourrait donc dire que cet accident particulier est associé à la réglementation et non à la déréglementation.

Si l'on excepte cet accident, le taux américain se trouve réduit de moitié, c'est-à-dire une amélioration encore plus considérable de la sécurité lorsqu'on néglige ce seul accident que l'on ne sait pas trop dans quelle colonne placer.

Le deuxième constat est que 1980 et 1984 ont été des années où aucun décès accidentel n'a été enregistré aux États-Unis. Ce sont les premières années de toute l'histoire du transport aérien américain où l'on n'a eu à déplorer aucun décès

[Texte]

years of perfect safety in terms of passengers would not have been achieved.

So for two reasons, I am suggesting that deregulation has had no impact upon safety. Indeed, the airlines are safe and they will continue to be safe whether or not you regulate them with economic regulation.

Going back to an explanation of why the U.S. new airlines have lower operating costs, we have here employee productivity which is measured in terms of revenue tonne miles, the most inclusive measure of output, versus number of employees. Again, the trend line is fitted to the original U.S. airlines, and you can see that as you fly farther you get more productivity. It is just the opposite, of course; as costs go down, employee productivity goes up. It is good to be above the trend line and not below in this case. Unfortunately, the Canadian airlines are all below—Pacific Western, Eastern Provincial, Quebecair, Nordair, Air Canada, CP Air—while the new U.S. airlines tend to be above, and there again, by relatively large amounts.

So as for the differences, I guess the new U.S. airlines are roughly in the order of 30% to 100% above the trend line, and the differences between Canadian and new U.S. airlines are between 50% and 150%. Again, these are all in physical measures. There is no difference in exchange rate here. They are all terms of passenger-ton-miles, revenue-ton-miles, per employee; both physical measures.

• 1135

So you see much higher employee productivity. Employee expenses account for about 35% to 45% of your total operating expenses; a very big piece of the action.

The next question is, this is a one-time picture. What is the trend of employee productivity during the period of deregulation? That is shown in table 3, which is on page 23, and it is summarized in this table. You can see that the Canadian airlines increased their productivity by 3.6% over this five-year period, 1978 to 1983. The U.S. airlines, in contrast, starting at a higher base, increased it even more. Their increase is 24.8% over that same five-year period.

This says that the employee productivity of the U.S. carriers has increased much more than that of the Canadian carriers. When you recognize that half the Canadian traffic is outside of Canada, transport or international, and that Air Canada, CP, Nordair, and so on are facing U.S. airlines as competitors on those transborder and international routes, you can see how the competitive position of the Canadian airlines is weakening, or has weakened in the last five years. That is continuing, by the way, into 1984, based on preliminary data.

[Traduction]

accidentel. S'il y avait eu une détérioration de la sécurité, je ne pense pas qu'un résultat aussi parfait aurait pu être réalisé.

Donc, pour ces deux raisons, je considère que la déréglementation n'a pas eu d'incidence sur la sécurité. L'avion est réellement un moyen de transport sûr et il continuera de le rester, avec ou sans réglementation économique.

Pour tenter d'expliquer maintenant pourquoi les nouvelles compagnies américaines jouissent de frais d'exploitation plus faibles, nous voyons ici la productivité des employés, mesurée en termes de revenu par milles-tonne, critère de production le plus complet, par rapport au nombre d'employés. Là encore, la courbe de tendance retenue est celle des compagnies américaines anciennes, et l'on constate que la productivité augmente avec le nombre de milles parcourus. C'est tout le contraire: lorsque le coût diminue, la productivité des employés augmente. On est donc dans une situation favorable lorsqu'on se trouve au-dessus de la courbe de tendance et défavorable en dessous. Malheureusement, les compagnies canadiennes se situent toutes en dessous—*Pacific Western, Eastern Provincial, Québecair, Nordair, Air Canada, CP Air*—tandis que les nouvelles compagnies aériennes ont toutes tendance à se situer au-dessus avec, là encore des écarts relativement importants.

Pour ce qui est de l'ampleur des écarts, les nouvelles compagnies américaines jouissent d'un écart de 30 p. 100 à 100 p. 100 entre elles-mêmes et la courbe de tendance, l'écart entre compagnies canadiennes et nouvelles compagnies américaines variant de 50 p. 100 à 150 p. 100. Ce sont là aussi des mesures physiques, où le cours de la monnaie n'intervient pas. Il n'y a pas ici de différentiel du taux de change. Ce sont tous des chiffres de milles passager-tonne, de milles revenu-tonne, par employé, donc des critères physiques.

On constate donc une productivité des employés beaucoup plus grande. La masse salariale représente entre 35 p. 100 et 45 p. 100 des frais d'exploitation d'ensemble, donc une part importante.

Ce sont là des chiffres statiques. La question est donc maintenant de savoir quelle est la tendance de la productivité des employés durant la période de déréglementation? Vous voyez ces chiffres au tableau, page 23, ils sont résumés dans ce tableau. Vous voyez que la productivité n'a augmenté que de 3,6 p. 100 chez les compagnies canadiennes durant cette période de cinq années de 1978 à 1983. Par contre, dans les compagnies américaines elle a fortement augmenté, de 24,8 p. 100 durant la même période.

Cela signifie que la productivité chez les transporteurs américains a beaucoup plus augmenté que chez les compagnies canadiennes. Lorsqu'on sait que plus de la moitié du trafic canadien est à destination de l'étranger et qu'Air Canada, CP, Nordair etc. sont affrontées aux compagnies américaines sur leurs lignes internationales, on constate que la compétitivité des compagnies canadiennes diminue ou a diminué durant les cinq dernières années. C'est une tendance qui se prolonge d'ailleurs en 1984, si l'on se fie aux chiffres préliminaires déjà disponibles.

[Text]

This also explains in part why we have leakage of Canadian passengers to Buffalo and to Seattle, and originally to Burlington, but now to Mirabel, on the People Express and the other low-fare carriers. They are low-fare, low-cost, efficient airlines. If this trend continues, that leakage is going to continue and grow: a very important problem for the Canadian airlines to resolve. Of course we have seen some moves by Air Canada in the recent labour negotiations to try to rectify the productivity problems; a very important difference; quite fundamental.

Given the productivity, the next question to talk about is employment. This is a very complicated table. Again, you will see it in your brief, table 4 on page 25. What it shows is total employment for the last 10 years by Canada and U.S. jet airlines, as always, broken down into the major categories: our regional carriers, national carriers, total; and then the U.S., the trunk, local service, Alaska, Hawaiian, intra-state carriers, supplemental carriers, and then the brand new airlines that were allowed to enter following 1978.

The number of employees in 1978 you can see in Canada was 33,373; in the U.S., 329,000. Again, the 10:1 ratio is holding up. The peak of employment in Canada occurred in 1981. It occurred in the U.S. in 1980, the previous year. That, by the way, has to do with the increases in fuel prices; different timing.

Following those dates there was a decline until 1984, when the Canadian airlines increased employment by 91 employees. The U.S. carriers have increased by 13,000 employees over 1983; a large growth in the U.S. The U.S. figures, you can see, in 1984 are above the figure in 1978. There are now more employees in 1984 than there were in 1978; not equal to the peak, but more than in the last year of regulation. The same is true, of course, of Canada.

What has really happened, of course, is not the change to the total. The big effect of deregulation has been the reallocation of employees. Look at the trunk figures here. Their peak in 1979 was 288,000. It fell in 1980 to 1983 to 248,000. They lost roughly 45,000 employees in that five-year period. It is now starting to climb again, in 1984. But what has happened is those 46,000 employees who were lost have been taken up by increases in the new airlines, the supplemental airlines, the intra-state carriers, and the local-service and Alaskan airlines. About half the loss of the trunk carriers has gone back to the new airlines. So what you have had is a sweep of employment this way, from left to right, from the trunks to the new airlines. The net impact has been relatively small on total employment, but redistribution of employment from the big to the small.

[Translation]

Cela explique également en partie pourquoi les passagers canadiens se rendent à Buffalo et à Seattle, et se rendaient à Burlington et maintenant à Mirabel, pour voler sur *People Express* et sur les autres compagnies à bas tarif. Ce sont des compagnies à bas tarifs, à faible coût d'exploitation et à bon rendement. Si la courbe se prolonge, cette fuite va continuer à s'amplifier, c'est-à-dire que les compagnies canadiennes sont confrontées à un vaste problème. Évidemment, nous avons vu qu'Air Canada a tenté durant les dernières négociations salariales de rectifier ce problème de productivité, mais l'écart reste encore important, très fondamental.

La question suivante qui se pose est celle de l'emploi. Ceci est un tableau très complexe, vous le trouverez également dans votre mémoire, c'est le tableau 4 de la page 25. Ce que vous voyez ici est le nombre total d'emplois dans les compagnies canadiennes et américaines exploitant des avions à réaction, répartis selon les mêmes grandes catégories: nos transporteurs régionaux, nos transporteurs nationaux, le chiffre total; puis, pour les États-Unis, les compagnies nationales, les compagnies locales, les transporteurs intra-États de l'Alaska et de Hawaï, les transporteurs de compléments, puis les compagnies toutes nouvelles, qui ont fait leur apparition depuis 1978.

Vous voyez que les effectifs étaient de 33,373 en 1978 au Canada; aux États-Unis, l'effectif total était de 329,000. On retrouve là encore le rapport de 10:1. L'effectif le plus important a été enregistré au Canada en 1981, alors qu'aux États-Unis l'apogée a été atteinte en 1980, c'est-à-dire l'année précédente. Cela tient d'ailleurs à l'augmentation du prix du carburant, qui s'est fait sentir avec un certain retard au Canada.

Par la suite, on constate une diminution jusqu'en 1984, où l'effectif canadien n'a augmenté que de 91 employés. Aux États-Unis on a constaté en 1983 un gain de 13,000 employés, soit une augmentation sensible de l'effectif. Vous pouvez voir que le chiffre américain de 1984 est supérieur au chiffre de 1978. Autrement dit, les effectifs employés par les compagnies américaines étaient plus nombreux en 1984 qu'en 1978, pas aussi nombreux qu'à l'apogée, mais plus nombreux que durant la dernière année de la réglementation. Il en est évidemment de même au Canada.

L'évolution la plus marquante n'a pas été celle de l'effectif total. La déréglementation a eu surtout pour conséquence la réaffectation des employés. Regardez ici les chiffres des compagnies nationales. L'effectif maximal a été atteint en 1979, avec 288,000 employés. Il est tombé dans la période de 1980 à 1983 à 248,000, soit à peu près 45,000 emplois perdus. L'effectif commence maintenant à remonter, en 1984. Ce qui est arrivé, c'est que ces 46,000 employés se sont recasés dans les nouvelles compagnies, chez les transporteurs complémentaires, les compagnies locales et celles de l'Alaska. Près de la moitié des emplois perdus dans les grandes compagnies nationales sont passés aux compagnies nouvelles. On a donc assisté à un transfert d'emplois dans une direction, c'est-à-dire de gauche à droite, des grands transporteurs vers les nouvelles lignes. Les répercussions ont été relativement minimes sur l'emploi total, mais il y a eu réaffectation des emplois des grands transporteurs vers les petits.

[Texte]

• 1140

The next point is how has employment fluctuated? We have seen in table four there are fluctuations. Table five, on page 21, summarizes them. You can see that we have a peak in the United States in 1980, based upon 1978; a peak in Canada in 1981. The Canadian employment went up 16.6% in that three-year period, and then fell ten points, from the 1981 peak to the 1983 trough. The United States, in contrast, went up just 6.7% and then fell 8.1% to 98.1% of 1978. We now know, in 1984, it is above.

The point is that the Canadian airlines have had larger fluctuations of employment, more increase and larger decrease than the United States airlines under deregulation.

Given these changes in distribution of airline employment, I think it is fair to ask what effect has it had on strikes and lock-outs, labour problems, labour unrest, dissatisfaction and so on. This is on page 30, table six. It summarizes the regulation period and the deregulation period. I have shown the number of airlines, just as a base. These are the important figures. The number of strikes in Canada were thirteen in the initial period, reduced to three in the post period. The United States went from eight up to twelve, which means no change in terms of strikes per year, because this is four years and that is six years. It is a complementary increase, 50% in each case.

The duration of the strikes, total number of days, were 254 in Canada, increasing to 342. In the United States, it went from 542 down to 315, a decline in number of strike lock-out days during the deregulation period. The average duration in Canada went from 19 to 114 days, reflecting the very long Nordair and Eastern Provincial strikes, while in the United States it went down from 67 days to 26 days. Of course, the average per carrier, in Canada, it went up, in the United States, it went down.

There is some interesting information about these 12 strikes in the U.S. Of those 12, nine occurred in 1979 and 1980, the first two years. The other three occurred in the next four years and lost 74 days of strikes in four years, which leads to the conclusion that the initial period of unrest was early on. When people understood the change in the environment, they became more co-operative rather than confrontational. They were working together, despite giving large concessions in terms of productivity to their companies to improve labour relations during the latter part of the deregulation period.

The Chairman: I wonder, Dr. Jordan, there are a couple of members who are going to have to go—one is going to have to go at about 11.45 a.m., and I know he wants to ask some questions.

[Traduction]

La question suivante est de savoir comment l'emploi a fluctué? Or, d'après le tableau 4, il y a effectivement des fluctuations, qui sont d'ailleurs résumées au tableau 5 à la page 21. Vous pouvez voir qu'il y a un sommet aux États-Unis en 1980, par rapport à 1978, et un autre maximum au Canada en 1981. L'emploi au Canada a progressé de 16.6 p. 100 au cours de cette période de trois ans, puis a régressé de 10 points, de 1981, année du sommet, à 1983. Par contre, aux États-Unis, l'emploi a augmenté de seulement 6.7 p. 100, puis a diminué de 8.1 p. 100 pour s'établir à 98.1 p. 100 du niveau de 1978. Nous savons maintenant qu'il est plus élevé en 1984.

Ce qu'il y a à retenir à cet égard, c'est que les transporteurs aériens canadiens ont connu de plus grandes fluctuations de l'emploi, c'est-à-dire que les sommets et les creux ont été plus marqués qu'aux États-Unis, où le transport aérien est déréglementé.

État donné ces modifications dans la répartition des emplois, il me paraît juste de demander quelles ont été les répercussions de cela sur les grèves et les lockout, les problèmes des syndicats et l'insatisfaction syndicale, etc. On trouvera cela à la page 30, au tableau 6, qui résume la période de réglementation et celle de déréglementation. J'ai indiqué le nombre de compagnies aériennes et les chiffres importants. Pendant la période initiale, on a rapporté 13 grèves au Canada, alors qu'après la déréglementation, ce nombre s'est réduit à 3. Aux États-Unis, on est passé de 8 à 12, ce qui signifie qu'il n'y a pas eu d'évolution pour ce qui est des grèves, car il s'agit, d'un côté, de 4 ans et, de l'autre, de 6 ans. Il y a donc une augmentation complémentaire de 50 p. 100 dans chaque cas.

Pour ce qui est de la durée des grèves, au Canada, elle est passée de 254 jours à 342. Aux États-Unis cependant, ces grèves ont baissé, passant de 542 jours à 315, plus précisément à cause d'une diminution du nombre de jours de lockout durant la période de déréglementation. La durée moyenne au Canada a augmenté, passant de 19 à 114 jours, en raison des très longues grèves survenues à la Nordair et à la Eastern Provincial, alors qu'aux États-Unis, cette moyenne était ramenée de 67 à 26 jours. Bien entendu, cela signifie que la moyenne par transporteur au Canada a monté, alors qu'aux États-Unis, elle a diminué.

Il y a aussi des renseignements intéressants au sujet des 12 grèves survenues aux États-Unis. Neuf de ces dernières se sont produites en 1979 et en 1980, soit les deux premières années. Les trois autres ont eu lieu au cours des quatre années suivantes et se répartissent ces 74 jours de grève en quatre ans; c'est donc au début qu'on a connu une période difficile. En effet, lorsque les gens se sont familiarisés avec les nouvelles données de leur travail, ils ont choisi la collaboration plutôt que l'affrontement. Ils ont travaillé ensemble, bien qu'ils aient fait de grandes concessions aux entreprises au titre de la productivité afin d'améliorer les relations de travail, au cours de la dernière période observée de la déréglementation.

Le président: Monsieur Jordan, quelques uns de nos membres doivent partir; par exemple, l'un d'eux devra s'en aller vers 11h45, et je sais qu'il voudrait poser des questions.

[Text]

Prof. Jordan: I have one more point, Mr. Chairman, and I will be done.

The Chairman: That is great.

Prof. Jordan: The final point has to do with service to small communities, which I am sure is a concern of this committee. The first point is that regulation in Canada or the United States has not guaranteed the retention of service at many points. This is the record of the Canadian airlines operating jet aircraft, level-one carriers, between 1960 and 1984, in terms of service terminations to various points in Canada, and you see the total figure. They terminated service to roughly a third of the points they served back in 1960 and 1970. So there has been a substantial decline in the coverage of airlines in Canada under regulation.

The same pattern has occurred in the United States. I will not give you the diagram, but the trunk and local service carriers under regulation terminated service at 705 points, not 76 but 705 points, again a ten to one ratio. So regulation has not guaranteed the retention of service at points.

• 1145

The final diagram is what has happened in the deregulation period in the United States. We find there has been no decline in service to the large points, not surprisingly. The decline has occurred in the non-hub points, of which 116 have lost service. A non-hub point is a point which has less than 0.05% of total emplaned passengers.

This 116 figure is very interesting. Service was lost at those points, but who served those 116 points? The answer is that they were all, without exception, served by commuter carriers, and commuter carriers were deregulated in the United States back in 1952 by exemption from the CAB. If your aircraft had less than 20 seats then you could fly without regulation anywhere in the United States. Service was given on those points without regulatory instruction based strictly on economic grounds prior to 1978, and they were terminated, again without regulatory instruction, after that period.

In the meantime, 33 points were added by the commuters to their route structure, again without regulatory direction. So if you want service to small communities in the United States it has not been by regulation; it has been by deregulation. The coverage has been quite large and the terminations and inaugurations have been the result of economic factors, not a regulatory direction.

One last point is Alaska. We have some experience from Alaska in the CAB. They report that in 1978 there were 232 points in Alaska which got service. Alaska is not known for being a large population or having good weather—quite the contrary. Of those 232 points, 190 were subsidized, at \$8 million per year in 1978. In 1983 the 190 points that were

[Translation]

M. Jordan: Il ne me reste qu'un dernier point, monsieur le président, après quoi j'aurai terminé.

Le président: À la bonne heure.

M. Jordan: En dernier lieu, j'aimerais parler des services fournis dans les petites collectivités, services qui, j'en suis sûr, préoccupent le Comité. D'abord, la réglementation, tant au Canada qu'aux États-Unis, n'a pas garanti le maintien des services dans bon nombre d'endroits. C'est ce qui s'est produit dans le cas des compagnies aériennes canadiennes exploitant des transporteurs à réaction de niveau 1, ce entre 1960 et 1984; on peut vérifier cela en consultant les chiffres relatifs aux abandons de service en divers endroits au Canada. *Grosso modo*, on a cessé de desservir un tiers des endroits reliés par avion en 1960 et 1970. On a donc assisté à une baisse considérable des services aériens canadiens disponibles au Canada sous le régime de la réglementation.

La même évolution a été observée aux États-Unis. Je ne vous fournirai pas le diagramme là-dessus, mais les transporteurs principaux et les transporteurs locaux ont cessé d'exploiter 705 points, pas 76 mais 705, en régime réglementé, ce qui représente un rapport de dix à un. La réglementation n'a donc pas garanti le maintien du service en certains endroits.

Le dernier tableau montre ce qui s'est passé aux États-Unis depuis la déréglementation. On observe qu'il n'y a pas eu de baisse de service dans les grands centres, ce qui n'est pas étonnant. Là où il y a eu effectivement une diminution du service, c'est dans les endroits périphériques, dont 116 ne sont plus desservis. Un point périphérique est un endroit desservant moins de 0.05 p. 100 de tous les passagers voyageant par avion.

Ce chiffre de 116 est très intéressant. On a cessé de fournir le service à ces 116 endroits, mais qui les desservait auparavant? Sans exception, c'était des services de navettes, ou ces derniers ont été déréglementés aux États-Unis en 1952, à la suite d'une exemption accordée par la CAB. Si un aéronef disposait de moins de 20 places, il pouvait alors voler n'importe où aux États-Unis sans être assujéti à une réglementation quelconque. Le service était donc fourni sans réglementation, uniquement en fonction de paramètres économiques jusqu'en 1978, et après cela, on a mis fin au service, mais toujours sans directive émanant d'un règlement.

Entre-temps, les services de navettes ont ajouté 33 autres endroits à leur total, toujours sans aucune réglementation. En conséquence si l'on veut parler des services aux petites collectivités des États-Unis, il faut tenir compte du fait que cela n'a pas été obtenu grâce à la réglementation mais sans elle. Ces services ont été très étendus lorsqu'on y a mis fin ou on en a ajouté d'autres, cela a résulté strictement du jeu de facteurs économiques et non de la moindre réglementation.

En dernier lieu j'aimerais citer l'exemple de l'Alaska. La CAB a en effet de l'expérience à cet égard. On rapporte qu'en 1978, 232 lieux de l'Alaska ont été desservis. Cet État n'est ni très peuplé ni doté d'un climat agréable, tout au contraire. Sur ces 232 endroits, 190 ont bénéficié de subventions, à raison de 8 millions de dollars par année en 1978. En 1983, on avait

[Texte]

subsidized had been reduced to 26 points. Service was given voluntarily to the other points without subsidy and, indeed, 105 points in Alaska of the 232 in 1983 had competitive two-carrier service rather than one-carrier service and the service was by aircraft about twice the size of the norm in 1978. So the CAB concludes that there were tremendous improvements to service in Alaska under deregulation.

I will skip the conclusions and recommendations. You can read those. I recommend some matters of access to terminal facilities and to reservation facilities and some changes in tariff provisions if you are going to regulate fare increases, and those are explained in detail in the brief.

I thank you for your time.

The Chairman: Thanks very much, Dr. Jordan.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: There is no use my even starting.

The Chairman: I know you want to throw one general question anyway.

Mr. Benjamin: Just to comment, is it not true that most of the new airlines do not have a union? A lot of them are using second-hand aircraft, hiring laid-off employees from other airlines at much lower wages because they had no choice, they had to get a job of some kind. Does not that tend to colour that one diagram of yours?

Prof. Jordan: First of all, the fact about unions: The most efficient airline—the highest employee productivity, the highest profit—has six unions. That is Southwest Airlines. About half the new airlines have unions. Half do not. There is no relationship between performance in terms of employee productivity, union versus non-union. These are all new airlines. My expectation is that they will become unionized as time progresses. But the point is that with the co-operation of the unions you do not have to lose employment productivity, and indeed the most successful carrier did not lose employee productivity.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Sorry about that.

The Chairman: I will just throw out one question that comes to my mind on one of your first charts. You were talking about deregulation and the increase of carriers. In terms of what is going on in Canada, with the mergers going on, do you really think that is a proper inference in the Canadian situation compared to the American situation, what is really going on right now, let alone what might go on even more with deregulation?

[Traduction]

réduit le nombre d'endroits subventionnés, les faisant passer de 190 à 26. On a donc desservi les autres endroits sans subvention, et, de fait, en 1983, 105 endroits sur 232 en Alaska disposaient des services de deux transporteurs concurrents plutôt que d'un seul, et les appareils utilisés étaient deux fois plus gros que les appareils les plus courants en 1978. La CAB conclut donc que la déréglementation a entraîné des progrès impressionnants du service offert en Alaska.

Je vais sauter les conclusions et les recommandations. Vous pourrez les lire. Si vous proposez qu'on réglemente les augmentations de tarif, je fais quelques recommandations en matière d'accès aux installations aéroportuaires, de services de réservation et de dispositions tarifaires; on trouvera une explication poussée de tout cela dans le mémoire.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Jordan.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il est inutile que je commence.

Le président: Je sais que vous voulez poser au moins une question.

M. Benjamin: À titre d'observation, n'est-il pas vrai que la plupart des nouvelles compagnies aériennes ne sont pas syndiquées? Bon nombre d'entre elles utilisent aussi des appareils ayant déjà servi et embauchent des employés qui ont été licenciés d'autres lignes aériennes, et ce à un niveau de rémunération beaucoup plus bas parce que les travailleurs en question n'avaient pas le choix et devaient se trouver de l'emploi. Est-ce que cela ne colore pas d'une certaine façon votre diagramme?

M. Jordan: D'abord, au sujet des syndicats: la compagnie aérienne la plus efficace, c'est-à-dire celle qui jouit de la productivité la plus forte chez les employés, et des bénéfices les plus élevés compte six syndicats. Il s'agit de *Southwest Airlines*. En outre, environ la moitié des nouvelles compagnies aériennes comptent des syndicats. À part cela, il n'y a aucun rapport entre le rendement des employés et leur participation à un syndicat ou le contraire. Dans tous les cas, il s'agit de nouvelles lignes aériennes. Pour ma part je crois que les autres se syndiqueront au fur et à mesure. Là où je veux en venir cependant, c'est qu'avec la collaboration des syndicats, on peut éviter de régresser sur le plan de la productivité, et à cet égard, le transporteur le plus fort n'a nullement régressé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je m'excuse.

Le président: Pour ma part, je vous poserai une question au sujet d'un de vos premiers graphiques. Vous nous avez mentionné les rapports entre la déréglementation et l'augmentation du nombre des transporteurs. Par rapport à ce qui se passe au Canada, compte tenu des fusions etc., estimez-vous qu'on peut comparer notre situation à celle des Américains? Les choses se passent-elles vraiment ainsi maintenant, sans parler de la façon dont elles peuvent évoluer à la suite d'une déréglementation?

[Text]

• 1150

Prof. Jordan: Yes. The answer is mergers have been a characteristic of regulation. You have many fewer mergers under deregulation. You have some but very few. Why? The main aim of merger is to buy routes. Under regulation, that is very important. Under deregulation, you fly where you choose. If you merge, you must merge for other than that basic important reason for merger. The problem of course in merger is, it is always costly.

If you look, at your leisure, you will find that the airline which dropped the most points was Transair, which followed the merger of those two companies. When you merge, costs go up. How do you resolve the costs? You drop your low revenue points and you get to be a more streamlined organization. The sum is less than the original two parts. So if you are concerned about merger, which has been a key characteristic of regulation, it is much less important under deregulation because of much less frequency and much less reason to merge under deregulation.

The Chairman: So CP and Nordair, under your thesis, if they come together are going to drop points.

Prof. Jordan: Sure, no question. I did a study of every single merger in the United States from 1940 to 1978. Without a single exception, they dropped a quarter of their points—plus or minus—very, very substantial.

The Chairman: Again, from what you said—but perhaps I am confusing it now—when we were talking about domestic air policy of a couple of years ago, are those points dropped going to be picked up by the smaller commuter twin-city, twin-point type of aircraft?

Prof. Jordan: Largely yes. In Canada, of our 76 points, I could not find service at 25. So in Canada we did not get all our points picked up and I would be surprised if that would change under deregulation. The majority will be picked up because, of course, what makes sense to serve with a DC-3 with low-priced fuel does not make sense with a DC-9 with high-priced fuel. So of course you are going to go from jet to propeller. Yes, there are very few points that are dropped—in effect, there are no points that are dropped by the large airlines that are not served by a commuter carrier under deregulation.

The Chairman: My last question—I do not know whether other members have questions, because we are running out of time—but we have had evidence before this committee from the northern air transport group and associations serving the

[Translation]

M. Jordan: Oui. Les fusions ont toujours été une des caractéristiques du régime de réglementation. Il y en a beaucoup moins en régime déréglementé. Il y en a bien quelques-unes, mais très peu. Pourquoi? Eh bien, le principal objectif d'une fusion est l'achat de trajet. Dans un régime réglementé, cela est très important. Dans un régime déréglementé cependant, on se rend où l'on veut. S'il y a fusion, on le fait pour d'autres raisons que celles que j'ai évoquées. Bien entendu, les fusions coûtent toujours cher.

Si vous avez le temps d'examiner cela, vous vous rendrez compte que la compagnie aérienne qui a abandonné le plus de points de service a été la Transair, à la suite de la fusion de deux entreprises. En effet, lorsqu'il y a fusion, les coûts augmentent. Or comment résoudre ce problème? On cesse de desservir les endroits les moins rentables et on rationalise les activités. L'ensemble est donc plus petit que les deux parties qui la constituent. En conséquence si vous êtes préoccupés par les fusions, ce qui est devenu une caractéristique fondamentale du régime de réglementation, cela est beaucoup moins important sous le régime de déréglementation, étant donné qu'il y a beaucoup moins de raison poussant à la fusion en déréglementation.

Le président: En conséquence, d'après vous, si la CP et Nordair fusionnent, ces deux entreprises devront abandonner certains points.

M. Jordan: Certainement, cela ne fait aucun doute. J'ai étudié chaque fusion survenue aux États-Unis entre 1940 et 1978. Sans aucune exception, ces initiatives se sont soldées par l'abandon d'un quart des points desservis, ce qui est considérable.

Le président: Encore une fois, d'après vos propos, à moins que j'aie mal compris, au sujet de la politique aérienne interne d'il y a quelques années, les endroits qui ne seront plus desservis seront-ils ensuite pris en charge par les petites entreprises de navettes reliant deux villes grâce à de petits appareils?

M. Jordan: En général oui. Au Canada, sur les 76 points observés, je n'ai pas trouvé de service pour 25 d'entre eux. En conséquence, au Canada, les endroits où l'on a mis fin au service n'ont pas été tous de nouveau desservis, et je serais étonné que cela soit autrement, une fois la déréglementation amorcée. Cela dit, ces endroits seront en grande partie desservis, car les petites entreprises utilisant des DC-3 et un carburant à prix raisonnable pourront rentrer dans leurs frais contrairement aux compagnies aériennes utilisant des DC-9 à combustible très cher. Cela signifie donc qu'on utilisera des avions à hélices plutôt que des avions à réaction. Enfin, oui, il n'y aura plus de service en certains endroits, mais sous le régime de déréglementation, il n'y a aucun point abandonné par les grandes entreprises qui n'ait pas été ensuite desservi par les transporteurs offrant des services de navettes.

Le président: En dernier lieu, j'ignore si d'autres membres ont des questions, car nous commençons à manquer de temps, mais nous avons entendu les témoignages du groupe du Transport aérien du Nord ainsi que d'Associations desservant

[Texte]

north and an interesting comparison between Alaska and the north. In Alaska, as you mentioned, there are subsidies in terms of their service, with all the difficulties of terrain and weather. In our situation at the moment, there is service in the north without subsidy. Now, what do you think is going to happen with deregulation if there is complete free entry into the north with the fear that someone will go in there, as we were told by the earlier witness, during the summer months and allegedly skim off the cream—Mr. Benjamin's popular phrase—compared to the present situation?

Prof. Jordan: The key characteristic of deregulation of the new airlines is lower operating expenses. They are appreciably lower operating airlines. If you have a small, low-density city pair points, given revenue, given traffic, if your carrier can operate at a third to a half lower operating expense, there will be a lot more service without subsidy in that situation than when you have a higher cost carrier in the present situation. Again, the Alaska experience was, more competition. They had a subsidy program which had complete coverage, \$8 million. They now have a subsidy program which is around \$4 million, cut in half, which is consistent with these lower operating expenses. So what we have in Canada now with lower operating expenses—not tomorrow, but five or ten years from now—means there will be much more service for given traffic volumes and much less need for subsidy in those remote points.

The Chairman: My last question to flow from that is: In terms of the *Freedom to Move* paper, would this committee be prudent to suggest a different structure for the north compared to an air structure south of the north, assuming you can define the north?

Prof. Jordan: Sure. If you take 50 or 55 degrees latitude, which is arbitrarily determined, I think it is to the advantage of the north to be given access to the carriers which can provide the most efficient service. Therefore, I would not impose or adopt restrictions in the north, which would not [Inaudible—Editor] itself. If that should happen, then my personal belief is that after five or six years of experience in the south, the deregulation will move north. I think the . . . in terms of performance in operating expenses are very clear, and they would be very quickly demanded by the north, with the exception of the existing protected airlines, which of course would oppose.

• 1155

The Chairman: Members, are there other questions? We are ready to adjourn for a long period until we meet in Vancouver. Interestingly enough, CP is our first witness in Vancouver, at 9 o'clock, November 18.

[Traduction]

le Nord, et on a pu établir une comparaison intéressante entre l'Alaska et le Nord canadien. En Alaska, ainsi que vous l'avez mentionné, on subventionne le service à cause de toutes les difficultés que représentent le terrain et le climat. Chez nous, à l'heure actuelle, le service aérien offert dans le Nord ne bénéficie pas de subvention. J'aimerais donc savoir ce qui se passera d'après vous une fois que la déréglementation sera totale, c'est-à-dire une fois qu'on aura un libre accès au Nord. Certains témoins nous ont dit craindre que quelqu'un ne s'y rende pendant l'été et ne décide de desservir les points les plus rentables, c'est-à-dire d'écrémer comme l'a dit M. Benjamin. Qu'en pensez-vous?

M. Jordan: La répercussion la plus fondamentale de la déréglementation sur les nouvelles lignes aériennes, c'est qu'elle entraîne une diminution des coûts d'opération. Ces nouvelles entreprises ont en effet des coûts d'exploitation beaucoup plus faibles. Si vous desservez deux petites villes de faible densité, compte tenu des recettes, du trafic, du fait que le transporteur peut fonctionner à des coûts inférieurs d'un tiers ou de moitié, on sera à même d'offrir beaucoup plus de services sous subventions que dans le régime actuel, où l'on est desservi par un transporteur dont les coûts sont beaucoup plus élevés. Encore une fois, en Alaska comme ailleurs, il y a eu davantage de concurrence. Il existait un programme de subvention qui couvrait tout, à raison de 8 millions de dollars. À l'heure actuelle, le programme est réduit de moitié, il s'élève donc à 4 millions de dollars, ce qui correspond à des frais d'exploitation plus faibles. Cela signifie donc que, peut-être pas demain, mais dans cinq ou dix ans, le Canada bénéficiera de services bien plus nombreux dans des catégories de trafic données, et qu'il sera bien moins nécessaire de compter sur les subventions pour desservir les endroits éloignés.

Le président: J'en arrive à ma dernière question là-dessus: par rapport au document *Aller sans entraves*, le Comité ferait-il bien de proposer pour le Nord une structure différente de celle en vigueur dans le Sud, si tant est qu'il soit possible de définir le Nord?

M. Jordan: Certainement. Si vous prenez 50 ou 55 degrés de latitude, ce qui est déterminé de façon arbitraire, je crois qu'il est à l'avantage du Nord d'avoir accès à des transporteurs qui puissent fournir le service le plus efficace possible. En conséquence, je n'imposerais au Nord aucune restriction qui ne soit . . . [inaudible—éditeur]. Si cela devait se produire, fort de mon expérience de cinq ou six ans dans le Sud, la déréglementation finirait quand même par arriver dans le Nord. Je crois que . . . par rapport au rendement qu'on peut obtenir compte tenu de certains frais d'exploitation très précis, cela serait très rapidement demandé dans le Nord, sauf bien entendu de la part des lignes aériennes protégées à l'heure actuelle.

Le président: Les membres ont-ils d'autres question à poser? Nous sommes disposés à lever la séance jusqu'à notre prochaine réunion à Vancouver. Il est intéressant de noter que la compagnie CP sera notre premier témoin à Vancouver, soit le 18 novembre à 9 heures.

[Text]

Since there are no further questions, let me now thank the witnesses. Dr. Jordan and Mr. Roman, your brief is very much in the capable hands of our staff. It will be analysed and dissected. We appreciate your . . .

Mr. Mantha: I would like a short question.

The Chairman: Yes, Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman.

Up north the bigger airline carriers are buying out smaller carriers. Would they be trying to control the scale of rates and transportation costs? It happened up north where bigger airlines came in—I am talking about northern Ontario in the last month or so.

Prof. Jordan: Under regulation it makes sense to merge, to buy out airlines.

Mr. Mantha: But are they not sort of keeping a monopoly on what they can charge for fares?

Prof. Jordan: Under a merger, that is the way it can be done. With open entry, which is deregulation, if your prices get out of line with the operating costs, a new guy comes in.

Mr. Mantha: Would it not be a tough thing . . .

Prof. Jordan: No, it is easy. Airlines are a very . . .

Mr. Mantha: What you mean is it is going to be easy with the *Freedom to Move*.

Prof. Jordan: Very easy. Very mobile assets.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. Thank you for appearing. Thank you members for being here this morning.

This committee is adjourned until 9 o'clock in Vancouver, November 18.

[Translation]

Étant donné qu'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais maintenant remercier les témoins. Monsieur Jordan et monsieur Roman, votre mémoire est maintenant entre les mains expertes de nos collaborateurs. Il sera analysé à fond. Nous vous remercions de . . .

M. Mantha: J'aimerais poser une brève question.

Le président: Oui, monsieur Mantha.

M. Mantha: Merci, monsieur le président.

Dans le Nord, les grands transporteurs sont en train d'acheter les petits. Est-ce qu'ils sont en train d'essayer de contrôler les tarifs et les coûts de transport? C'est ce qui s'est produit dans le Nord lorsque les grands transporteurs sont arrivés, je veux parler de ce qui s'est passé dans le nord de l'Ontario il y a un mois ou deux.

M. Jordan: Dans un milieu réglementé, il est avantageux de fusionner, c'est-à-dire d'acheter d'autres transporteurs.

M. Mantha: Ne s'agit-il pas cependant d'un monopole des tarifs?

M. Jordan: Lorsqu'il y a fusion, c'est ainsi qu'on peut procéder. Lorsque le marché est libre cependant, si les prix sont excessifs par rapport aux coûts d'exploitation, un tiers arrive sur la scène.

M. Mantha: Est-ce qu'il ne serait pas difficile de . . .

M. Jordan: Non, c'est facile. Les transporteurs aériens sont très . . .

M. Mantha: Ce que vous entendez par là, c'est que ce sera facile avec le document *Aller sans entraves*.

M. Jordan: Très facile. Les avoirs sont très faciles à déplacer.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, d'avoir bien voulu témoigner devant nous. Je remercie également nos membres de leur présence ce matin.

La séance est levée jusqu'à 9 heures à Vancouver le 18 novembre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Consumers Association of Canada:

Ken MacDonald, General Counsel and Director of the
Regulated Industries Program;
Carman Baggaley, Researcher;
David McKendry, Policy Analyst.

From the Public Interest Research Centre:

William A. Jordan, Professor of Economics, York University;
Andrew Roman, Executive Director.

De l'Association des consommateurs du Canada:

Ken MacDonald, avocat-conseil général et directeur du
Programme des industries réglementées;
Carman Baggaley, chargé de recherche;
David McKendry, analyste des politiques.

Du Centre de recherche d'intérêt public:

William A. Jordan, professeur d'économie, université York;
Andrew Roman, directeur exécutif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 36

Monday, November 18, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 36

Le lundi 18 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, NOVEMBER 18, 1985
(47)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:56 o'clock a.m. this day (in Vancouver) the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Moe Mantha.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: *From Canadian Pacific Air:* Donald J. Carty, President and Chief Executive Officer. *From Southern Air Transport Association:* Carmen Loberg. *From the Canadian Air Line Flight Attendants Association:* Faye Douglas, General Chairperson (Pacific Western Airlines component). *From the B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers:* David S. Kipp, Chairman. *From the Interior Lumber Manufacturers Association:* S. Grant Hiemstra, Traffic Manager and Chairman, ILMA Transportation Committee; Howard Saunders, General Manager. *From the Council of Forest Industries of B.C.:* G.E. Bennett, Vice-President; R.J. Toporowski, Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel Ltd.; R.K. Manifold, Corporate Traffic Manager, Eurocan Pulp & Paper Co. *From Weyerhaeuser Canada Ltd.:* Raymond C. Norgren, Manager of Transportation. *From Air B.C.:* Iain J. Harris, President. *From the Coal Association of Canada:* R.T. Marshall, President; D.I. Farrell, Chairman, Transportation Committee; Giacomo Capobianco, President, Byron Creek Collieries; Emile Dubois, Manager-Transportation, Luscar Ltd.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24*).

Donald J. Carty made an opening statement and answered questions.

Carmen Loberg made an opening statement and answered questions.

Faye Douglas made an opening statement and answered questions.

David S. Kipp made an opening statement and answered questions.

Grant Hiemstra made an opening statement and with Howard Saunders answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 18 NOVEMBRE 1985
(47)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Vancouver, ce jour à 8 h 56, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: *De CP Air:* Donald J. Carty, président et chef de la direction. *De la «Southern Air Transport Association»:* Carmen Loberg. *De l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes:* Faye Douglas, présidente générale, (élément constitutif de la «Pacific Western Airlines»). *De la «B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers»:* David S. Kipp, président. *De la «Interior Lumber Manufacturers Association»:* S. Grant Hiemstra, gérant de la circulation et président du Comité des transports de l'ILMA; Howard Saunders, gérant général. *Du Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique:* G.E. Bennett, vice-président; R.J. Toporowski, gérant, Planification des transports, MacMillan Bloedel Ltée; R.K. Manifold, directeur de la circulation, «Eurocan Pulp & Paper Co.». *De la «Weyerhaeuser Canada Ltd.»:* Raymond C. Norgren, directeur des transports. *De la compagnie Air B.C.:* Iain J. Harris, président. *De la «Coal Association of Canada»:* R.T. Marshall, président; D.I. Farrell, président, Comité des transports; Giacomo Capobianco, président, «Byron Creek Collieries»; Emile Dubois, directeur des transports, Luscar Ltée.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves» (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24*).

Donald J. Carty fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Carmen Loberg fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Faye Douglas fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

David S. Kipp fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Grant Hiemstra fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Howard Saunders répondent aux questions.

G.E. Bennett made an opening statement and with R.K. Manifold and R.J. Toporowski answered questions.

At 1:14 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 1:30 o'clock p.m., the sitting resumed.

R.C. Norgren made an opening statement and answered questions.

Iain J. Harris made an opening statement and answered questions.

R.T. Marshall and D.I. Farrell made opening statements and with the other witnesses from the Coal Association answered questions.

At 3:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

G.E. Bennett fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, R.K. Manifold et R.J. Toporowski répondent aux questions.

A 13 h 14, le Comité interrompt les travaux.

A 13 h 30, le Comité reprend les travaux.

R.C. Norgren fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Iain J. Harris fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

R.T. Marshall et D.I. Farrell font des déclarations préliminaires, puis eux-mêmes et les autres témoins répondent aux questions.

A 15 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, November 18, 1985

• 0855

The Chairman: I see a quorum for purposes of hearing evidence.

We are resuming the consideration of the reference the Transport committee has on the *Freedom to Move* paper.

I am glad to see members who have collected here over the night and over the week-end to finally come around the committee table. And I am also glad to welcome the President and Chief Executive Officer of CP Air, Mr. Carty.

As members know, we are on the road for the next four days, and many witnesses have not had an opportunity to get briefs to us, and staff have not analysed them all. We have a general line of questioning for different modes, but we are hoping that witnesses if they have a brief will circulate it. We know we have one from CP Air.

As members know, we have quite a few witnesses today. I intend as chairman to continue the hearing until we conclude hearing from witnesses, which perhaps will do many things, but may also discipline members in their questioning.

Mr. Carty, welcome again. It is good to see you here in your basic home town in terms of operations. And with no further ado—which is I guess my pet phrase—would you address your remarks on the interesting paper *Freedom to Move* and what CP Air thinks about it.

Mr. Donald J. Carty (President and Chief Executive Officer, CP Air): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman and members of the committee, I would first like to thank you for giving CP Air an opportunity to make a presentation on this important document entitled *Freedom to Move—a framework for transportation reform*.

I would also like to take a minute to welcome you all to Vancouver, the home of Canadian Pacific Air Lines head office, and of course the home of the impending Grey Cup champions.

An hon. member: Hear, hear!

The Chairman: I thought you might slip that in. That is not freedom to move, that is freedom to play.

Mr. Carty: As the chairman indicated, copies of my remarks were provided to the committee last week, so I will not waste your time by repeating them verbatim. However, Mr. Chairman, with your indulgence, I would like to take a few minutes to highlight a couple of areas of the paper which I feel are of vital concern and interest to the industry.

I would first like to confirm that CP Air is a strong advocate and an enthusiastic supporter of the direction being taken by the Minister. We applaud and concur with his initiatives aimed at leading this industry into a truly competitive

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 18 novembre 1985

Le président: Nous avons un quorum suffisant pour entendre les témoignages.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi sur le document *Aller sans entraves*.

Je constate avec plaisir que les membres du Comité sont revenus après le week-end. Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue au président-directeur général de CP Air, M. Carty.

Comme vous le savez, nous allons voyager pendant les quatre prochains jours; or de nombreux témoins ne nous ont pas fait parvenir leur mémoire à l'avance, ce qui fait que notre personnel n'a pas pu les examiner. Nous avons bien quelques questions générales, mais nous invitons ceux des témoins qui ont préparé un mémoire à le faire distribuer aux membres du Comité. Nous en avons reçu un de la part de CP Air.

De nombreux témoins sont prévus pour aujourd'hui. J'espère donc que les membres du Comité feront preuve de discipline.

Nous sommes ici dans la ville où se trouve le siège social de votre société, M. Carty. Je vous demanderais donc de nous faire part de votre position relativement au document intitulé *Aller sans entraves*.

M. Donald J. Carty (président-directeur général de CP Air): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier de nous avoir invité à vous exposer notre point de vue relativement au document *Aller sans entraves*.

Je voudrais par ailleurs vous souhaiter la bienvenue à Vancouver, où se trouve le siège social de *Canadian Pacific Airlines* et dont l'équipe de football va bientôt gagner le match de la coupe Grey.

Une voix: Bravo!

Le président: Je pensais bien que vous alliez y faire allusion mais il s'agit là non pas d'aller sans entraves mais de jouer sans entraves.

M. Carty: Comme nous vous avons fait parvenir dès la semaine dernière des exemplaires de mon exposé, il est inutile que je vous en donne lecture. Cependant, si vous le permettez, je voudrais insister sur deux points qui préoccupent tout particulièrement les transporteurs aériens.

Je voudrais tout d'abord confirmer notre appui enthousiaste à la nouvelle approche du ministre. Nous approuvons pleinement les initiatives prises pour renforcer la compétitivité des transports aériens. Le renforcement de la concurrence qui

[Text]

environment. We believe that the increased competition that will result from this legislative initiative will be good for the Canadian consumer.

Mr. Chairman, much concern has been expressed in the industry about the success of deregulation, given the tremendous dominance of Air Canada, which represents 60% of the industry in Canada.

Like the Minister, I believe in the ingenuity of Canadian business and our ability to overcome this initial disadvantage. I believe that five years from now Canadians will have three or four national alternatives in competition with Air Canada. The CP Air-Nordair merger will create the first of these national alternatives, and I believe the announced PWA-Quebecair commercial agreement could form the basis for the second of those.

To be sure that we have provided an atmosphere where these alternate national carriers can emerge, or indeed where new start-up carriers can prosper, I believe it is imperative that we minimize the barriers to effective competition that do exist in our industry. In that regard, I think there are two major problems which exist that warrant attention.

The first, of course, has to do with airport facilities. If the ownership of most of the prime counter space and critical gate facilities in our airports is left in the hands of Air Canada, it will represent a barrier to effective competition that will retard the development of deregulation for a significant period of time. Effective competition dictates that the facilities built for air transportation by the taxpayers in this country be made equally available to all who wish to compete.

• 0900

The second serious barrier to effective competition is Air Canada's ReserVec system. While the CTC task force on computer reservation systems recently concluded that these systems in Canada were unbiased, they did not focus on the monopoly power of ReserVec. Eighty per cent of CP Air's business comes from our colleagues in the travel agency community. Air Canada's dominance of automated systems for travel agencies means they effectively control the distribution not only of their own product but of airline services from every airline in the country.

I recently received a notice from Air Canada that the fee they charge CP Air, each time a travel agency books a seat on CP Air through ReserVec, will soon increase from 75 cents a booking to \$2.

Mr. Chairman, that is monopoly pricing, and not only CP Air but every other carrier in Canada is a victim. By making monopoly profits, Air Canada can put its competition under tremendous cost pressure. I do not believe that is what anyone had in mind when they proposed deregulation in this country. CP Air has been making an attempt to break this monopoly by introducing a second computerized reservation system for Canada, but we have been actively thwarted by Air Canada in all our efforts.

Mr. Chairman, I encourage the committee to deliberate carefully and thoughtfully on this white paper and its implica-

[Translation]

découlera de cette mesure législative sera d'ailleurs profitable aux usagers.

La chance de réussite de la déréglementation au Canada a souvent été mise en doute à cause du poids d'Air Canada, qui représente 60 p. 100 de ce secteur dans le pays.

Mais tout comme le ministre, je suis convaincu que nous parviendrons à surmonter cette obstacle. Je pense que d'ici cinq ans, il y aura quatre ou cinq compagnies d'aviation nationale qui feront concurrence à Air Canada. La fusion entre CP Air et Nordair crée la première de ces compagnies tandis que la fusion entre la PWA et Québecair constituerait la deuxième.

Afin de permettre à ces nouvelles compagnies d'aviation de voir le jour et de prospérer, il est indispensable de réduire les obstacles qui freinent encore la concurrence dans ces secteurs et qui se résument aux deux problèmes clés suivants.

Il y a d'une part la question des aéroports. Si la plupart des comptoirs et des portes d'accès devaient continuer à appartenir à Air Canada, cela va freiner la concurrence et retarder l'application de la déréglementation pendant longtemps. Si l'on veut que la concurrence joue un rôle efficace, il faut que les installations aéroportuaires construites avec les deniers de l'État puissent être utilisées sans discrimination par toutes les compagnies aériennes.

Le deuxième obstacle sérieux à la concurrence est le système de réservation mise en place par Air Canada. Bien que la CCT a conclu récemment que les systèmes de réservation par ordinateur sont impartiaux, il n'ont pas tenu compte du monopole dont jouit ReserVec 80 p. 100 des billets de CP Air sont vendus par les agences de voyage. Or, la position dominante occupée par Air Canada pour la réservation des billets leur permet de contrôler la distribution du billet de toutes les compagnies d'aviation du pays.

Air Canada m'a fait savoir récemment que les frais de réservation que nous leur devons chaque fois qu'une agence de voyages réserve une place sur un vol de CP Air par ReserVec passeront de 75 cents à deux dollars.

Ce système de réservation constitue un monopole dont toutes les compagnies aériennes, y compris CP Air, sont les victimes. Grâce aux bénéfices découlant de ce monopole, Air Canada est à même d'exercer d'énormes pressions sur ses concurrents. Ce n'est certainement pas ce que nous avions à l'esprit lorsqu'il était question d'instaurer la déréglementation. Nous essayons de briser ce monopole en créant un deuxième système de réservation par ordinateur, mais Air Canada fait l'impossible pour nous en empêcher.

J'engage vivement tous les membres du Comité à examiner attentivement le Livre blanc et les incidences qu'il aura pour

[Texte]

tions to the consumer, to the transportation industry and to the government. I believe that on reflection, you will encourage the Minister to proceed expeditiously. We believe reform, as proposed in the Minister's white paper, can and should be implemented without delay to once again permit the efforts of the industry returning to the business of selling and marketing our product.

Mr. Chairman, let me close by reaffirming CP Air's support for the Minister's efforts, and of course your committee's, to produce a policy that will guarantee an effective and efficient Canadian transportation system for many years to come.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Carty.

I certainly commend you for setting an interesting precedent in having the highlights and overview of your brief, just hitting a couple of main points.

We are now open for questioning.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, thank you very much.

As we have a very long agenda today, you will appreciate that I have many, many questions to ask our witness, but I would basically restrict my observation to one aspect of his short presentation.

Our witness has referred to the effort by CP Air to buy Nordair. Can he explain to us how such a merger would meet the spirit of *Freedom to Move*?

Mr. Carty: Mr. Chairman, obviously, it is a question that has been floating around the industry with increasing fervour in the last couple of weeks. There has been concern expressed by the press and by a number of observers of our industry that consolidation of a couple of regional carriers might dampen competition.

I think if deregulation is going to have a positive effect for every community in the country, not just the major traffic lanes like Toronto-Vancouver and Toronto-Montreal, then competition on a national basis must be pushed back to every single community. If we do not have large, national networks competing with Air Canada's large national network, there is no question as to who will be setting pricing between Bagotville, Quebec and Victoria, British Columbia or between the Saguenay and Saskatoon.

We need to have alternate networks, not just an alternate carrier on the Toronto-Montreal route or an alternate carrier on the Toronto-Vancouver route so that only the big cities benefit from the deregulation. We need to have competitive networks in this country. While a number of my counterparts at some of the small regional carriers have indicated that the only way to successfully do that is to either break up or restrict Air Canada, I think it can be done without that occurring. I think it can be done by the independent airlines through finding ways of building national networks either through mergers, acquisitions, commercial agreements or whatever. But they must be given the freedom to do it if we are really

[Traduction]

les usagers, le secteur des transports et le gouvernement. Je suis sûr que vous encouragerez le Ministre à aller de l'avant. Les réformes contenues dans le Livre blanc du Ministre doivent être à notre avis mises en oeuvre le plus rapidement possible pour permettre au secteur des transports d'aller au-devant d'un réel essor.

Pour conclure, monsieur le président, je tiens à réitérer notre appui au Ministre et au Comité, lesquels, nous n'en doutons pas, élaboreront une politique des transports qui dotera le pays d'un système de transport efficace pour de nombreuses années à venir.

Merci.

Le président: C'est moi qui vous remercie, monsieur Carty.

J'ai beaucoup apprécié le fait que vous vous soyez borné à souligner certains points saillants dans votre exposé.

Nous allons maintenant vous poser quelques questions.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Étant donné la longueur de notre ordre du jour pour aujourd'hui, je me bornerai à questionner notre témoin au sujet d'un aspect de son exposé.

Le témoin pourrait-il nous expliquer comment l'achat de Nordair par CP Air est à son avis conforme à l'esprit du document *Aller sans entraves*.

M. Carty: Il a beaucoup été question de cette transaction depuis une quinzaine de jours. Les médias et les spécialistes du transport se demandent si la fusion entre deux transporteurs régionaux n'aura pas pour effet de réduire la concurrence.

Or, si la concurrence doit profiter à toutes les régions du pays et non pas uniquement aux principaux centres comme Toronto, Vancouver et Montréal, il est essentiel que cette concurrence puisse jouer dans toutes les agglomérations. Si Air Canada reste la seule et principale compagnie d'aviation du pays, sans concurrents valables, elle sera libre de fixer unilatéralement les prix des billets d'avion entre Bagotville (Québec) et Victoria ou encore entre Saguenay et Saskatoon.

Il est essentiel que nous ayons une autre grosse compagnie d'aviation pour assurer non seulement les trajets entre Toronto et Montréal ou Toronto et Vancouver mais également entre les petites agglomérations, sans quoi seules les villes importantes profiteraient de la déréglementation. Alors que certains de mes collègues des petites compagnies d'aviation régionales estiment que cela exigera qu'on brise le monopole d'Air Canada ou qu'on lui applique certaines restrictions, je pense pour ma part qu'il existe d'autres solutions. Cet objectif peut également être atteint grâce à la fusion entre différentes compagnies d'aviation indépendantes, grâce à des acquisitions ou à des accords commerciaux. Ces mesures sont indispensables si nous tenons

[Text]

going to have a carrier that is competitive on a national basis with the Crown corporation.

• 0905

Mr. Ouellet: I have been led to believe that their regulation is going to give consumers a better price, that is, there would be reduction in prices. It is interesting to note that those airlines that have appeared before us have been against price filing. Why? I notice in your brief that you are opposed to price filing. Are we under a false impression that prices are going to be reduced for consumers? What is the fear of filing prices?

Mr. Carty: Mr. Chairman, I think CP Air's view is that prices do not need to be filed. We do not file the prices of peas on the shelf in the Safeway store. What you have is a very open marketplace here. We have large computerized systems that keep track of prices. We know the next morning when Air Canada, Nordair or Quebecair changes a price. We will respond competitively.

To maintain a bureaucratic system of keeping track of those prices seems to me to be needless. Our view of the matter is—again this is with a view to looking at some of the other models, including the United States model, that are established—there has been no need to keep track on a government basis of price filings. The marketplace does it beautifully.

In the United States situation, I think we have ended up in a very competitive price situation. I know most of the major carriers in the United States have not seen average prices increase in four or five years. There will be downward pressure on price. I do not think it is price filing that will accomplish it. Certainly, price filing has not kept Canadian airlines from raising fares.

The issue is the marketplace, gentlemen. If we are going to have an open, competitive environment, you will not need to file prices.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet, and again I commend you for your questioning, which is short and succinct.

Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Thank you for appearing before us, Mr. Carty. It is nice to have a fellow British Columbian here and a company that is home-based in British Columbia as well.

With regard to the subsidies, you mention in your brief that subsidies would possibly need to be paid to carriers to the remote or the very hard to get at places. Why would you favour a subsidy to the carrier rather than to the individual?

Mr. Carty: Mr. Chairman, the reference is to the proposal included in our paper that talks about how to deal with remote communities. One of the concerns, I think, certainly of this committee and certainly of the Minister, has been whether deregulation in its fullest form will impede air service to remote communities. I think the Minister's recommendation, at least as far as the paper is concerned, suggests that we

[Translation]

réellement à ce qu'une compagnie d'aviation puisse concurrencer la société d'État au plan national.

M. Ouellet: La déréglementation est censée réduire le prix des billets d'avion. Or les compagnies d'aviation qui ont comparu devant nous jusqu'à présent, vous-mêmes y compris, se sont prononcées contre le dépôt des tarifs et je voudrais bien savoir pourquoi. Est-ce une erreur de s'attendre à ce que les usagers puissent bénéficier d'une réduction de prix? Pourquoi êtes-vous contre le dépôt de tarifs?

M. Carty: Il n'y a aucune raison pour déposer les tarifs. Après tout, le prix des petits pois vendus par la chaîne Provigo ne sont pas déposés. Les prix des billets d'avion sont tous notés sur ordinateur et dès qu'Air Canada, Nordair ou Quebecair changent leurs prix, nous en sommes avisés le lendemain et nous en faisons autant.

Il est inutile, dans ces conditions, de confier à la bureaucratie le soin de suivre l'évolution des prix des billets d'avion. Ainsi, aux États-Unis, le gouvernement ne trouve plus nécessaire de suivre l'évolution des tarifs aériens, tâche que les compagnies elles-mêmes assurent admirablement.

Les compagnies aériennes se livrent une concurrence acharnée aux États-Unis, où l'on n'a pas enregistré d'augmentation de prix des billets d'avion depuis quatre ou cinq ans. L'obligation de déposer les prix auprès des instances administratives ne fait pas baisser les prix et cela n'a jamais empêché les compagnies aériennes au Canada de relever leurs tarifs.

À condition de laisser libre cours à la concurrence, le dépôt des prix devient inutile.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ouellet, d'avoir été aussi bref.

Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Je voudrais également remercier notre témoin. C'est bien agréable d'avoir pour une fois une compagnie ayant son siège social en Colombie-Britannique.

Vous dites dans votre mémoire que les compagnies d'aviation devraient toucher des subventions pour le transport de passagers vers des endroits reculés ou difficiles d'accès. Pourquoi ne pas plutôt subventionner les usagers eux-mêmes?

M. Carty: Le ministre et vous-même vous êtes préoccupés de la question de savoir si une déréglementation totale ne risque pas d'être préjudiciable pour les agglomérations reculées. Le ministre semble opter pour la liberté du marché, quitte à intervenir si certaines agglomérations reculées n'étaient pas convenablement desservies par les compagnies d'aviation.

[Texte]

ought to experiment with the marketplace. He leaves himself the flexibility for intervening, if he does not feel the marketplace is providing adequate service to communities that, in the government's view, need to have adequate service.

I think the ultimate solution to making sure the government minimizes the cost of those subsidies, when and if it occurs, is to create those subsidies in a market-based way. In other words, the carriers would bid on service that the government decided was essential and was not being provided in the marketplace. The minimum bid would get the service. I think this is just extending the theory of the marketplace one step further.

Mr. Belsher: In deregulation or reregulation, you also express in your brief your concern that possibly one regulation agency would just be replaced by another. Where should the regulatory body be with regard to safety? At present, it is pretty well in the hands of the CTC or an extension of it. How do you envision the safety would be enforced? Because we do not want to compromise on safety on any aspect.

• 0910

Mr. Carty: Absolutely. If the paper was not clear enough on this, I am delighted to have the opportunity to clarify it. We believe there is nothing wrong with the structure that is in place that governs safety. If the agency that remains was exclusively focused on safety and technical matters, we would have absolutely no reservations about such an agency. In fact, we would warmly endorse it. One of the big concerns you have in an open marketplace, where you have an issue like safety as a paramount concern—is the one barrier to entry that must remain in place—is the government providing the travelling public with the assurance that technical standards are being met, and that safety is being kept in place.

The Chairman: Mr. Carty, I must point out that the paper—I do not know what you first said to Mr. Belsher—makes it very clear that safety, regardless of what else changes, is not to be compromised.

Mr. Carty: I think Mr. Belsher's question was addressed to what kind of agency would govern it. We have no problem with the existing kind of agency as it relates to safety; absolutely none. It is commercial matters that we do not feel we want to have an agency... If we are going to deregulate this industry, we really should not leave an agency in place worrying about commercial matters. By definition, we have decided the marketplace will worry about commercial matters.

Mr. Belsher: Who would be the losers in a deregulated environment?

Mr. Carty: I think there are several losers, potentially. Certainly in the short term, the old line carriers, like CP Air, will be under tremendous management strain. Potentially, in the short term, our owners will end up with less return than they might have ended up in a regulated environment, as we make the adjustment. Certainly, our employees and the management of the company will be under tremendous pressure to run the company more efficiently than we have ever run it before, as the marketplace pushes us on the cost

[Traduction]

Pour minimiser le coût de ces subventions, il faudrait à mon avis procéder par appel d'offres pour assurer la liaison avec les agglomérations désavantagées. C'est la soumission la moins chère qui l'emporterait, conformément aux lois du marché.

M. Belsher: Parlant de la déréglementation, vous semblez craindre qu'une agence chargée de la réglementation ne soit remplacée par une autre. Qui, à votre avis, devrait être chargé de surveiller la sécurité aérienne, actuellement confiée à la Commission canadienne des transports? Qui serait chargé de veiller à la sécurité des passagers, problème sur lequel il n'est pas question de transiger?

M. Carty: Si notre exposé n'est pas suffisamment clair à cet égard, je me ferai un plaisir de vous donner d'autres précisions. À notre avis, les modalités actuelles donnent entièrement satisfaction. Si l'agence chargée d'assurer la sécurité s'occupait effectivement de sécurité et de questions techniques, nous serions tout à fait d'accord. Dans un marché entièrement libre, il est essentiel que le gouvernement puisse rassurer les usagers quant à la sécurité du transport aérien, sécurité qui doit d'ailleurs être le principal critère pour l'obtention d'un permis d'exploitation.

Le président: Je vous ferais remarquer que le Livre blanc souligne qu'il n'est pas question de transiger sur la sécurité.

M. Carty: M. Belsher voulait savoir quelle instance serait chargée de veiller à la sécurité. Le système actuel nous donne entièrement satisfaction en ce qui concerne la sécurité. Par contre, cette agence ne devrait pas avoir voix au chapitre en ce qui concerne les questions d'ordre commercial. Si l'on tient réellement à déréglementer les transports aériens, les décisions strictement commerciales devraient être prises uniquement en fonction de l'offre et de la demande.

M. Belsher: Qui est-ce qui risque de perdre au jeu de la déréglementation?

M. Carty: À court terme, les compagnies anciennes telle CP Air auront de sérieux problèmes de gestion et il se pourrait qu'au début nos bénéfices soient inférieurs à ce qu'ils étaient au temps de la réglementation. Il va falloir insister beaucoup plus que par le passé sur une gestion efficace pour faire face à la concurrence des prix. Ceux qui ne parviendront pas à faire face à la concurrence risquent bien entendu d'être les gros perdants.

[Text]

side. Thirdly, and most importantly, carriers that do not complete effectively are the potential losers.

There is no question that the *Freedom to Move* has to mean the freedom to fail. You cannot have an industry where you have decided to let the marketplace dictate the results; not let a carrier who does not manage his affairs competitively, fail. This is the sad reality. That does not mean there would be a carrier failing every week. I think after some additional shake-out... and the U.S. industry is an example: There have not been very many failures recently. By definition, the marketplace, in every other industry, have failures every day, and this will be true in the airline business as well.

Mr. Belsher: Mr. Carty, in a deregulated environment, do you think Air Canada can still exist as a Crown corporation, or would we have to go the next full step as well with a change in this?

Mr. Carty: Mr. Chairman, I think it is our view that Air Canada can continue to be a Crown corporation. I think one of the things in the paper that gave me great comfort—and I know the Minister has said it on many occasions—is his intention to ensure the Crown corporations act in a commercially responsible way. The management of Air Canada, a very capable group of management people, understand what this means, and as long as this is the case, we will not have a problem. Because if Air Canada does not make adequate profits, they will not be able to buy aircraft, and by definition, they will shrink, if not fail. As long as they operate on the same ground rules, I think, by definition, you can certainly have a Crown corporation as a participant.

I think one of the things that makes the business anxious—and I do not mean this just in the airline business; I mean it in the railroad business; I mean it in the oil and gas business—is that we must be assured that Crown corporation competitors are going to operate on the same ground rules that we are. The marketplace dictates our ground rules. That is what we need to look for for assurance. We certainly had that assurance from this Minister and we are very pleased with this.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Carty, I gather that the current cheap seat—if you like to call it—is \$268, with 30 days advance notice, from Ottawa to Vancouver and return. Under *Freedom to Move* and whatever the legislation that we finally see is: How much longer is it going to go? How much are prices for the air traveller going to drop as a result of this move?

• 0915

Mr. Carty: Mr. Chairman, I would guess that the cheap seat, as you referred to it, is probably already reflecting the kind of pricing we are going to see under deregulation. But I think what you may see as competitive pressures put additional pressures on price is some of the restrictions disappearing and certainly some of the full-fare prices coming under pressure. The fact of this fare being out there right now is a reflection that we already have a fairly open marketplace.

[Translation]

La liberté d'«aller sans entraves» a pour corollaire la possibilité de faire faillite. La liberté du marché signifie d'une entreprise non concurrentielle va faire faillite. Il ne faut pas s'attendre bien entendu à des faillites en cascade. Ainsi aux États-Unis il n'y a plus eu grande faillite récemment. Les faillites sont chose courante dans les autres secteurs, et je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas normal dans l'aviation.

M. Belsher: Est-ce qu'avec la déréglementation Air Canada pourrait rester une société de l'État, ou serions-nous obligés de la privatiser?

M. Carty: Air Canada peut rester une société d'État à notre avis. Le Ministre a d'ailleurs répété qu'il veillera à ce que Air Canada agisse de façon responsable, comme toute autre entreprise commerciale. La direction d'Air Canada, qui est composée de personnes très compétentes, sait d'ailleurs fort bien ce que cela signifie, et tant qu'il en sera ainsi, il n'y aura pas de difficulté. Si Air Canada ne réalise pas de bénéfices, elle n'aura pas de quoi acheter de nouveaux appareils, ce qui la mettra en difficulté. Donc pour autant qu'Air Canada respecte les règles du marché, elle peut continuer à fonctionner en tant que société d'État.

Tout le monde dans les affaires, et pas seulement dans le secteur des transports, tient à ce que les sociétés d'État soient obligées de respecter les mêmes règles que le reste des entreprises, c'est-à-dire les règles du marché. Tel semble être l'avis du ministre.

M. Belsher: Merci.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Le tarif le plus bas pour se rendre d'Ottawa à Vancouver aller-retour est de 268\$, à condition que le billet ait été acheté 30 jours à l'avance. Si la nouvelle loi devait être adoptée, de combien ce tarif pourrait-il encore diminuer?

M. Carty: Les prix réclames pratiqués actuellement sont d'ores et déjà fixés en fonction d'une éventuelle déréglementation. Une concurrence accrue aura sans doute pour effet de réduire les prix des billets à plein tarif. L'existence des prix réclames prouve que la concurrence joue déjà à plein.

[Texte]

I think we still have the potential to be faced by two or three new competitors, but if I look at a minimal costing based on a guy going out and buying an airplane and building the cheapest airline he can while still meeting the technical and safety standards, I cannot imagine him pricing any ticket much below that kind of price. I think what you will see is a narrowing of the difference between the very, very low price and some of the other pricings, and a dropping of some of the restrictions.

Mr. Angus: What is the current margin of profit for the air industry in Canada? How much room do you have to play with?

Mr. Carty: We do not have a lot of room. I think the evidence suggests that most carriers have had less than satisfactory returns, by commercial standards. The difference must come out of smarter management and lower costs—there is no question of that. That is where it will come from because certainly over the last four years, CP Air has made absolutely inadequate profits; in fact, had a cumulative loss during that period—as did Air Canada and most of the industry.

Mr. Angus: Under a further deregulated environment, what specific steps would an organization like yours be taking in order to change the profit picture? Is it reduction in staff? Is it reduction in the number of communities served? Is it a mix? What are you looking at?

Mr. Carty: I do not think it is schedule-related. You talk about communities served; I think certainly in the marketplace we have today, if we had specific schedules causing us profitability problems, probably they would have been dealt with already. I think it is the kind of thing which is done in every industry—running your business more shrewdly.

For example, CP Air has just made a decision to go from three fleet types to two because in studying our company very, very carefully, we realized there was an unbelievable cost of having a third fleet type in our mix. While the airplane was helpful to us on a couple of routes, on balance the cost penalty we were paying was so severe...so we are simplifying.

The next example is automation. Certainly, an awful lot of function that we do less efficiently than we might could be solved by automation. We will be spending a lot of money on automation. One of the things we have been working on with our people—not always in as satisfactory a way as we would like—is some of our labour contracts.

We are trying to look at things causing us to be less efficient than we could be—some of the work rule issues; some of the terms of employment which are different from those that would be in place in a carrier starting up tomorrow morning in a completely market-based kind of economy. That is one of the things that is very difficult for management and labour together to deal with, but those are the areas we will reduce our costs in.

Mr. Angus: Are you looking at more part-timers as opposed to full-time employees—taking that route?

[Traduction]

Il se peut que deux ou trois nouvelles compagnies d'aviation soient lancées, mais je ne pense pas, compte tenu des capitaux nécessaires et des normes de sécurité à respecter, qu'il soit possible de faire baisser encore sensiblement ces bas prix. Il faut donc plutôt s'attendre à voir réduire l'écart entre les prix les plus bas et les tarifs réguliers.

M. Angus: Quelle est l'actuelle marge bénéficiaire des compagnies d'aviation au Canada, marge dont dépend leur marge de manoeuvre?

M. Carty: Notre marge de manoeuvre n'est pas grande car nos bénéfices ont été plutôt médiocres. Tout progrès dépendra d'une meilleure gestion et d'une baisse des coûts. C'est là-dessus que nous devons compter car depuis quatre ans CP Air ainsi que Air Canada et la plupart des autres compagnies d'aviation ont très peu gagné voire perdu de l'argent.

M. Angus: Si la dérèglementation était encore poursuivie, qu'est-ce que vous feriez pour relever vos bénéfices? Est-ce que vous procéderiez à des licenciements du personnel ou à une réduction des parcours?

M. Carty: La question des destinations non rentables devra être réglée d'une façon ou d'une autre comme cela se fait dans tout le secteur.

Ainsi CP Air a décidé tout récemment après une étude approfondie de ne plus utiliser désormais que deux types d'avions plutôt que trois. Même si l'autre appareil nous était utile sur certains parcours, son coût était prohibitif.

Le coût de certains travaux pourraient être sérieusement réduit grâce à l'automatisation. Nous comptons donc y investir beaucoup. Nous devons également revoir certaines de nos négociations collectives même si ce processus jusqu'à présent n'a pas toujours été mené de la façon qui convient.

Nous essayons de trouver ce qui freine notre efficacité, qu'il s'agisse des règlements de travail ou des conditions d'emploi qui ne sont peut être pas conformes à un secteur entièrement dérèglementé. Il s'agit là bien entendu de questions épineuses aussi bien pour la direction que pour les syndicats, mais il va bien falloir s'y attaquer si nous tenons à réduire nos coûts.

M. Angus: Est-ce que vous comptez augmenter le nombre de vos employés à temps partiel par opposition à ceux travaillant à temps plein?

[Text]

Mr. Carty: I think we are fairly far along that route. One of the things you will find in our business, by definition, is there is a base level of steady activity, but because of the way an airline functions, work peaks and then there are valleys. If you go to an airport and there are five airplanes on the ground and then two minutes later there are none, obviously it is a situation where some incremental number of part-time people would be helpful.

So, yes; there is a need for some part-time. In our res offices, volumes peak twice during the day—once just before lunch and once just after lunch. So again, aside from a heavy base of staff, there is an opportunity to run your business cheaper by having some part-time thing.

The current contract we have with our agents provides for the kind of part-time relief we need and I think that piece of it is quite satisfactory. We have not fully implemented it yet because we have given our employees some job guarantees and job security; but yes; it is an item that will help our average unit cost.

Mr. Angus: One final question, Mr. Chairman. Mr. Carty, has CP Air conducted a market analysis based on your perception of where *Freedom to Move* will take us? Or cost-benefit analysis, to use another phrase?

• 0920

Mr. Carty: I guess I would have to say to you that while we have studied a lot of aspects of it, we have not done what I think you are referring to, which is the cost benefit to the country of this kind of analysis.

Mr. Angus: I was thinking just for CP itself.

Mr. Carty: Well, one of the things that deregulation means to CP Air on the upside, which is almost immeasurable in terms of how much upside there is, is that suddenly a whole bunch of markets and opportunities that we wanted to participate in for 40 years are open to us. On the cost side, there are some serious exposures. The measure of the cost benefit really is how well we manage our business over the next five years. We could be losing a substantial amount of money in five years or we could be making very adequate returns for our stockholders. There are examples of both extremes in the deregulated market, for example, in the U.S. So it really is at bat. We can conduct such an analysis and we have the pieces in place to do it. But they are all based on our ability to be smarter than our competition. And if we are smarter than our competition, the returns will be very, very satisfactory.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Just to take advantage of the chairman's prerogative here, I want to throw in a question along the lines of that, not cost benefit study, Mr. Carty, but I notice in this room and until a minute ago there was no one smoking. I have a cigar that I am going to light up, but I did not want to be the first one to light up. So I am glad Mr. Tobin, perhaps, lit up.

[Translation]

M. Carty: Nous avons déjà effectué certains changements à cet égard. Dans notre secteur, certains travaux se font à un rythme permanent, alors que d'autres, par définition, passent par des périodes de pointe suivies par des périodes d'accalmie. Ainsi tantôt vous trouvez cinq avions au sol dans un aéroport et cinq minutes plus tard ils ont tous décollé. C'est ce qui justifie bien entendu un personnel à temps partiel accru.

Nous avons donc besoin de personnel à temps partiel. Dans nos bureaux de réservations, par exemple, il y a deux heures de pointe: une avant le déjeuner et une autre tout de suite après le déjeuner. Donc, à part le personnel de base travaillant à temps plein, cela reviendrait moins cher d'avoir le reste du personnel travaillant à temps partiel.

La convention collective actuelle prévoit justement un certain nombre de travailleurs à temps partiel. Cette convention n'a d'ailleurs pas encore été pleinement mise en vigueur à cause des garanties de sécurité d'emploi dont bénéficient nos employés. Mais cela devrait nous permettre de réduire nos coûts.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président. CP Air a-t-elle effectué une analyse du marché pour essayer de prévoir les répercussions de la mise en vigueur éventuelle des mesures prévues dans le document *Aller sans entraves*?

M. Carty: Nous avons examiné différents aspects du document «Aller sans entraves» mais nous n'avons pas jusqu'à présent analysé les avantages que le pays est susceptible d'en retirer.

M. Angus: Je pensais plutôt aux avantages que CP Air peut en retirer.

M. Carty: Un des principaux avantages c'est que, pour la première fois en 40 ans, nous aurons enfin la possibilité d'assurer des liaisons qui nous échappaient jusqu'à présent. Mais notre réussite dépendra dans une large mesure de l'efficacité de notre gestion au cours des cinq années à venir. Nous pourrions perdre, mais par contre il se peut que nos actionnaires soient largement payés. On trouve les deux cas aux États-Unis depuis la déréglementation. Nous pourrions bien entendu faire une analyse de ce genre, mais tout dépendra de notre aptitude à battre la concurrence, et si nous y parvenons, les résultats seront tout à fait satisfaisants.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Je constate que jusqu'à tout à l'heure personne n'avait fumé dans la salle. Je ne voulais pas être le premier à le faire, mais puisque M. Tobin a allumé une cigarette, je me permettrai moi d'allumer un cigare.

[Texte]

But, in a *Freedom to Move* situation, has your company . . . ? I will be interested in your answer because Mr. Taylor of Air Canada was asked this question years ago. What is your status and your position in terms of smoking in airplanes? Does *Freedom to Move* mean freedom to breathe? I ask this seriously, because frankly I hope other . . .

Mr. Forrestall: It is a terrible . . .

The Chairman: Mr. Forrestall, you are going to have to take the table here if you are going to interject here.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: We have a really interesting situation here and I hope other witnesses, perhaps, will direct their attention to this, because this is obviously very much with us, not in a substantive way in the *Freedom to Move* paper, but what is your company's position? Do you think it is time that these national carriers or other carriers, even with the long distance flights, have some prohibition or proscription on smoking in the closed cigar tube environment where, frankly, you get the smoke whether you are in a non-smoking section or not?

Mr. Carty: Mr. Chairman, I think it is an awfully good question and obviously one we are going to hear a lot more discussion of in the next couple of years.

Generally, unless smoking is intense in an airplane or unless you are sitting in the row adjacent to the smoking section, the systems in aircraft have the ability to remove the smoke. That is not to say that it does not cost us something to do so. It would certainly make for a cleaner, easier to maintain aircraft if there was no smoking. Again, this tends to be a market driven issue. If we ban smoking in our airplanes, we would end up taking a terrible, terrible hit on revenue, because everyone who wanted to smoke would now be a customer of our competitor and at least half the people who do not smoke would also be potential customers of our competitor. In other words, we would just be restricting ourselves from part of the market. A couple of carriers have tried this in the U.S., in particular, and we have observed those experiments and in each case they tended to cost the airline when they did it on their own initiative. So the marketplace is not telling us to ban smoking.

Now, if someone else were to tell us to ban smoking, like the government, we would probably save money doing it. I am not going to sit here and advocate it because I have three customers who like a cigarette that will shoot me on the way out of the door. But the bottom line is that the fundamental economics of the aircraft are such that we can operate our aircraft less expensively if there is no smoking on the aircraft.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Carty, I will not take too much of your time, but I am sure my colleague across the floor from me, Mr. Tobin from Newfoundland, is interested in regional effects of deregulation. If we talk about Newfoundland, if we talk about the Magdalen Islands, if we talk about the Gaspé Peninsula, if we talk about the Northwest Territories, can we be assured with deregulation that private enterprise, as

[Traduction]

On avait posé cette question à M. Taylor d'Air Canada il y a bien des années et je voudrais donc savoir quelle est la position de CP Air en ce qui concerne l'autorisation de fumer à bord des avions. Est-ce que par «Aller sans entraves» vous entendez également fumer sans entraves?

M. Forrestall: C'est terrible . . .

Le président: Si vous voulez m'interrompre vous allez devoir me remplacer.

Des voix: Oh, oh.

Le président: C'est une question très intéressante dont il n'est pas directement fait état dans le document «Aller sans entraves» mais au sujet de laquelle je voudrais connaître la position de votre société. Ne pensez-vous pas que le temps est venu d'interdire entièrement de fumer à bord des avions, surtout sur les longs trajets, car dans cette atmosphère confinée, tout le monde respire la fumée, qu'on occupe une place fumeur ou non-fumeur.

M. Carty: C'est une question très intéressante dont on entendra encore souvent parler au cours des deux années à venir.

Sauf lorsqu'on fume vraiment énormément, ou à moins d'être assis tout près de la section fumeurs, les systèmes de ventilation des avions parviennent fort bien à éliminer la fumée. Mais ces systèmes sont coûteux et si on ne fumait pas du tout à bord des avions, l'entretien des avions serait plus facile et moins cher. Tout dépend de ce que feront nos concurrents. Si nous étions les seuls à interdire de fumer, nous risquons de perdre gros car les fumeurs se rendraient en masse auprès de nos concurrents et nous perdriions donc ainsi une part du marché. Deux compagnies d'aviation ont essayé de le faire aux États-Unis et dans chaque cas ils ont perdu de l'argent. Donc pour le moment l'interdiction de fumer ne serait pas rentable.

Par contre si le gouvernement nous imposait d'interdire de fumer, cela se traduirait sans doute pour nous par des économies. Mais si j'insistais pour cette interdiction, je risque de me faire tuer par trois de mes passagers, présents dans cette salle, qui tiennent à pouvoir fumer. Mais il est certain que si on ne fumait pas à bord des avions, leur exploitation reviendrait moins cher.

Le président: Merci. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Mon collègue d'en face, M. Tobin de Terre-Neuve, s'intéresse tout comme moi aux répercussions régionales de la déréglementation. En cas de déréglementation, les compagnies d'aviation privées comme CP Air sont-elles sûres de pouvoir mieux desservir des régions reculées comme Terre-Neuve, les Îles-de-la-Madeleine, la péninsule de Gaspé et les Territoires du nord-ouest?

[Text]

represented by CP Air, will guarantee us a service and a better service than we have now?

Mr. Carty: I am not sure there is any clean guarantee of that, Mr. Chairman. But I will give you my best judgment of what is going to happen to those communities. I think in large measure there is opportunity to make money with smaller aircraft serving the kinds of communities that have been described. I think what most of these communities will see, particularly the small communities within a couple hours of a major city, is as a result of deregulation there will be more service, more competition, but probably less jet service. My guess is that you will see three or four regional carriers probably allied with one, two or three of the national networks feeding that traffic through a major connect point like Halifax, if you are talking about Atlantic Canada. You will have more opportunities per day to travel, probably lower prices because there will be a competitive situation in those markets, and they will be part of a large national network.

• 0925

Atlantic Canada is an interesting case. We have been operating—terribly inefficiently, I might add—an air Maritime service through EPA using turboprop aircraft. I think what you will see is that service being replaced by a couple of regional entrepreneurs starting their own airlines and aligning themselves with either Air Canada or CP Air. In fact, in Atlantic Canada there have been announcements of two such carriers in the last two weeks, one which will ally itself with Air Canada, and one which will ally itself with us. They will provide more frequent service. They will provide newer aircraft—I think you are going to see both those carriers using new DASH-8 aircraft—and more comfortable, quiet and pleasant facilities.

The question that remains in a couple of the more remote communities in the north is the question that Nordair raises as to whether those markets remain so fragile that deregulation will mean that everybody will fly there in the summer and no one will fly there in the winter. What I would say to my colleagues at Nordair is to let us find out. If the worst happens, we have still provided under this legislation a vehicle whereby the Minister can go in and redress those problems.

I think, in general, most communities in Canada will benefit from deregulation. It may take a little while, it may take an adjustment period. There were 500 cities in the U.S. that lost jet service after deregulation. Ninety-seven percent of them have now got a local turboprop operator coming into those cities. They have more frequency, more comfortable aircraft and a lot more attention being paid to those communities because they are the life-blood of some small airline. I think most of those communities would tell that you deregulation has been a boon. There are always going to be exceptions, but I think most of those communities today—maybe not in 1979, but five years later—will tell you that deregulation was a plus for them.

[Translation]

M. Carty: Je ne pense pas qu'il soit possible de garantir quoi que ce soit, monsieur le président. J'estime néanmoins qu'on pourra continuer à desservir ces endroits à l'aide de petits appareils tout en continuant à gagner de l'argent. Ce que la plupart de ces localités constateront, en particulier les petites localités situées à deux heures d'une grande ville, par suite de la déréglementation, c'est qu'il y aura plus de service de façon générale, plus de concurrence, mais probablement moins de service par jet. Il y aura trois ou quatre transporteurs régionaux, probablement associés à un, deux ou trois réseaux nationaux qui amèneront la clientèle à un point central de correspondance, comme Halifax, s'il s'agit de la région atlantique. Il y aura plus de vols quotidiens, les prix seront probablement moindres, parce que la concurrence sera plus vive sur ces marchés, et les transporteurs régionaux feront probablement partie d'un grand réseau national.

La région atlantique est un cas intéressant. Par l'intermédiaire d'EPA, nous exploitons dans les provinces Maritimes, de façon terriblement inefficace, dois-je dire, un service aérien qui fait appel à des avions à turbopropulseurs. Ce service pourrait être remplacé par quelques entrepreneurs régionaux exploitant leurs propres lignes aériennes et en s'alignant soit avec Air Canada, soit avec CP Air. De fait, dans la région atlantique, il a été annoncé au cours des deux dernières semaines que deux transporteurs de ce genre entendent s'établir, un en association avec Air Canada et l'autre en association avec nous. Le service sera sûrement plus fréquent. De même, les appareils utilisés seront plus nouveaux—je pense que les deux feront appel au DASH-8—plus confortables, plus silencieux et plus agréables.

Il reste à savoir ce qui se passera dans le cas de quelques localités particulièrement éloignées dans le Nord. C'est le point que fait valoir Nordair. Ces marchés sont-ils si fragiles? Par suite de la déréglementation, est-il possible que tout le monde veuille les desservir l'été et que personne ne veuille le faire l'hiver? Ce que je dirais à mes collègues de Nordair à ce sujet, c'est attendons de voir. Si vraiment la situation se gâte, la présente loi permet au ministre d'intervenir pour régler ce genre de problèmes.

Je pense que, de façon générale, la plupart des localités au Canada ont tout à gagner de la déréglementation. Il se peut qu'il y ait une période d'adaptation. Il y a eu 500 villes, aux États-Unis, qui ont perdu le service par jet par suite de la déréglementation. Et 97 p. 100 de ces villes ont maintenant un service local par avion à turbopropulseurs. Les vols sont plus fréquents, les appareils sont plus confortables et une bien plus grande attention leur est prêtée, parce qu'elles sont d'une importance vitale pour une petite ligne aérienne quelconque qui les dessert. Je pense que la plupart de ces localités vous diraient maintenant que la déréglementation a été une bénédiction pour elles. Il y a évidemment toujours des exceptions, mais la plupart de ces localités, aujourd'hui, soit cinq ans après—ce n'aurait peut-être pas été le cas en 1979—

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The thing that scares me, Mr. Carty, is the fact that since Confederation we have always said that things are going to be better. When we hit our regions, the north—we hit Newfoundland after 1949, I believe—the Gaspé, they say that it will perhaps be better, but we will have to wait and see. Everyone runs for the corridor between Quebec City or Montreal and Toronto-Windsor, which is great. We have a big population in Vancouver; that is also great. When we talk about regions we speak of the poor boys out in the boondocks who have nothing to do; they can pay the penalty while we are adjusting. This is the question I ask. I do not like the fact . . . I realize that when you have a smaller population base it is going to cost more money. With Air Canada, which is a Crown corporation, at least the politicians and government, whatever colour happens to be in power, have a moral obligation to provide the service even at the taxpayers expense.

If we consider Air Canada in deregulation, can CP Air give the same moral commitment to the regions, the Atlantic provinces and the north, as Air Canada?

Mr. Carty: Mr. Chairman, I think the answer to that lies in the marketplace. I believe these small communities have far more market power, far more economic power that has heretofore been thought.

For example, if Air Canada is operating a Toronto-Vancouver service and can find two more passengers in northern Ontario or northern Quebec to put on their airplane than I can, then they are going to be able to provide that Toronto-Vancouver service less expensively than I can. I need my share of those two's and three's from all of northern Ontario, all of northern Quebec, and all of Atlantic Canada. That is certainly what the Nordair deal is about for CP Air. Our transcons, our big profit opportunity markets, as you refer to them, are hurt by the fact that we do not feed them as well as Air Canada has been able to do, and that is why we need a Nordair. That is why we need a Craig Dobin in Atlantic Canada. That is why we need Air B.C. in western Canada. And it is why we will need other partners operating turboprop aircraft. I think those small communities have a lot more economic power, in influence in this thing, than we have believed heretofore.

• 0930

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So the moral commitment is there.

Mr. Carty: The moral commitment is not only a moral commitment, it is an economic imperative. And I think that is worth more to you than anything else.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I fly Air Maritime, by the way, and it is a non-smoking airline.

[Traduction]

vous diraient que la déréglementation a été un avantage pour elles.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce qui m'inquiète, monsieur Carty, c'est que nous disons que les choses vont s'améliorer depuis au moins la Confédération. Dans nos régions, le Nord, Terre-Neuve après 1949, si je me souviens bien, la Gaspésie, on entend toujours dire que les choses vont aller mieux, mais qu'il faut attendre. Tout le monde veut le corridor entre Québec ou Montréal et Toronto-Windsor, très bien. Il y a une forte population à Vancouver, c'est encore très bien. Dans les régions où les pauvres diables s'ennuient, cependant, il n'y a rien. Et ce sont ces régions qui doivent payer pour la période d'adaptation. Je vous pose la question. Je n'aime pas beaucoup le fait . . . Je sais que là où il y a une plus petite population, il faut payer davantage. Avec Air Canada, qui est une société de la Couronne, les politiciens et le gouvernement, quelle que soit leur allégeance, ont au moins l'obligation morale de maintenir un service, serait-ce aux frais des contribuables.

Dans le cadre de la déréglementation, CP Air peut-elle donner le même engagement moral qu'Air Canada pour ce qui est des régions, les provinces Atlantiques et le Nord?

M. Carty: Tout dépend du marché lui-même, monsieur le président. Je pense que ces petites localités représentent un marché beaucoup plus important qu'on a semblé le croire jusqu'ici.

Par exemple, si Air Canada exploite un service Toronto-Vancouver et peut trouver deux passagers de plus que moi dans le nord de l'Ontario ou le nord du Québec, Air Canada peut, à ce moment-là, exploiter son service Toronto-Vancouver à moindres frais que moi. J'ai besoin d'un pourcentage de ces deux ou trois passagers du nord de l'Ontario, du nord du Québec ou de la région atlantique. Pour CP Air, c'est le sens de la transaction impliquant Nordair. Nos routes transcontinentales, nos marchés les plus prometteurs, comme nous les appelons, souffrent du fait que nous ne pouvons pas les alimenter aussi bien que l'a fait jusqu'ici Air Canada. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin de Nordair. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin de Craig Dobin dans la région atlantique du Canada. C'est également la raison pour laquelle nous avons besoin de Air B.C. dans l'Ouest du Canada. Et nous voulons d'autres partenaires exploitant des appareils à turbopropulseurs. Ces petites localités qui sont ainsi desservies ont beaucoup plus de pouvoir, d'influence économique qu'on ne l'a cru jusqu'ici.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il y a donc cet engagement moral de votre part.

M. Carty: Ce n'est pas seulement un engagement moral de notre part, c'est une réalité économique. Pour vous, ce doit être la meilleure garantie.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je voyage par Air Maritime, soit dit en passant, une ligne aérienne qui interdit de fumer.

[Text]

Mr. Dantzer: You mentioned that the reservation system was a monopoly, pretty well, of Air Canada. You also said in your brief that the task force found, in a way, that it is a bias. What is your solution to this problem?

Mr. Carty: There are a number of possible solutions. The first step is to recognize that more and more we are becoming a retail business, and the guy who controls shelf space . . . If you walk into a grocery store, you will find the guys who sell peas fighting over what shelf they are on. What our electronic distribution system is is essentially shelf space; and what we have is a single entity controlling shelf space for all players.

The problem with that is that it is impossible in the long run for a distributor, an airline, to be assured that he will be treated fairly and pay a reasonable fee for that distribution without there being some competition in that end of the market too. You can create competition in airlines, but unless you have competition in the retail end of the business, we have a problem.

There are several possible solutions. I just think we need to engender the debate. One possible solution, for example, is to ask Air Canada to divest itself of that system. Another possible solution is to ask Air Canada to do the things necessary to ensure that someone else wanting to get into that business can get into that business.

Let me give you the extreme example of that. Today it is important to the travel agent who is sitting in front of a CRT trying to find a flight to know whether a seat is available or not available on an Air Canada airplane, for example, because they do represent 60% of the seat-miles in this country. Well, the answer to that I think is fairly clear. If CP Air's system could tell that travel agency whether Air Canada had a seat available as well as whether CP Air had a seat available, suddenly our system would be as powerful for that travel agent as somebody else's. So that is another way of getting at it.

Another way of getting at it is to ask the travel agency community to buy the system from Air Canada. After all, it is their system.

A third or fourth alternative might suggest that U.S. carriers will land on us with their systems and the Canadian electronic distribution system will be dominated by Americans. I know from experience, having spent five years in American airlines, that their system—the United system—is far more powerful than Air Canada's, and we are going to have them dominating that piece of our business unless we can create a strong, vital, competitive environment of our own.

Mr. Tobin: I want to continue along the line of questioning initiated by Mr. Gray regarding so-called rural areas. I want to say in asking the question that I think there is too often and too frequently some notion that when we talk about 'rural areas', we are talking about one or two places in the country. We forget that this is a bloody big country, with a very sparse

[Translation]

M. Dantzer: Vous avez indiqué que le système de réservation est plus ou moins un monopole pour Air Canada. Vous relevez dans votre mémoire que le groupe de travail a déterminé qu'il s'agissait d'une préférence accordée à Air Canada. Quelle solution préconisez-vous?

M. Carty: Il y a un certain nombre de solutions possibles. La première étape consiste à reconnaître le fait que nous devenons de plus en plus une entreprise de détail et que celui parmi nous qui réussit à contrôler les étagères . . . Voyez ce qui se passe dans les épiceries. Les vendeurs de petits pois se battent pour obtenir les meilleures étagères possible. Notre système de distribution électronique représente pour nous des étagères. Il se trouve qu'actuellement, il y a une société qui contrôle les étagères pour tous les autres intervenants.

Le problème est qu'il est impossible à long terme pour un distributeur, une ligne aérienne, d'espérer être traité équitablement et payer des frais raisonnables pour cette distribution, en l'absence d'une certaine concurrence à ce niveau également. Il est bien beau de parler de concurrence entre les lignes aériennes, mais il faut que cette concurrence aille jusqu'au niveau du détail, sinon il risque d'y avoir un problème.

Il y a plusieurs avenues possibles. Il faut simplement commencer à en discuter. Par exemple, on pourrait demander à Air Canada de se départir de ce système. On pourrait également demander à Air Canada de faire en sorte que tous ceux qui veulent se lancer dans cette entreprise puissent le faire.

Je vais vous donner un exemple extrême. Il est important pour un agent de voyages assis devant son écran cathodique de savoir s'il y a un siège disponible à bord de tel ou tel avion d'Air Canada, parce qu'Air Canada représente après tout 60 p. 100 des milles-sièges au pays. La solution au problème est claire. Si le système de CP Air pouvait indiquer à l'agent de voyages qu'il y a un siège disponible chez Air Canada, mais également chez CP Air, nous serions sur le même pied par rapport à cet agent de voyages. Notre système serait aussi plus sain que celui de notre concurrent.

Une autre façon de procéder consisterait à demander au secteur des agences de voyages d'acheter le système d'Air Canada. Après tout, le système lui revient.

Une troisième ou quatrième possibilité pourrait voir les transporteurs américains nous imposer leur système à eux, ce qui placerait le système de distribution électronique canadien sous la domination des Américains. Je parle par expérience: j'ai passé cinq ans avec les lignes aériennes américaines. Je sais que leur système, le système américain, est beaucoup plus puissant que celui d'Air Canada. Nous risquons de voir notre système passer sous la domination des Américains si nous ne parvenons pas à maintenir notre propre système concurrentiel, énergétique et fort.

M. Tobin: Je voudrais rester dans la même veine que M. Gray, pour parler de ce qu'on appelle les régions rurales. Je dois préfacier mes questions en indiquant que trop souvent, malheureusement, nous avons tendance à considérer qu'il s'agit d'un ou deux endroits au pays lorsque nous parlons des régions rurales. Nous oublions que nous vivons dans un pays

[Texte]

population, we are talking about rural routes in every single province of this country, and we are talking about a majority of the airports in this country serving rural areas. So we are not talking about one or two stops along the way.

I look at your report, Mr. Carty, and I see right off the bat you make comment on the ability to drop what you would call 'uneconomic' routes, which you heretofore had been required to maintain as part of your system licence. You obviously, and others, have identified places you want to get out of, at least with jet service. You may make some deal with somebody else; Craig Dobin or somebody.

You talk about the report putting emphasis on declining prices. But you point out as well that there has to be freedom for increased prices. I would suggest we are talking about a user-pay concept and a totally unfettered free-enterprise environment; and that means declining prices on high-volume routes—the major corridors and the major cities—and it means user-pay on the low-volume routes: the rural areas we have been talking about, which will lose jet service yet get safer and more comfortable and nicer props to fly. Pardon my cynicism, but I come from Newfoundland.

• 0935

I want to ask you, sir: How many routes have CP Air, EPA, Nordair, and what other affiliates you are associated with, identified to this point where you are going to drop jet service and try to institute a feeder, because that is what we are talking about: a feed to the major corridor operation?

Mr. Carty: I think that is a fairly easy question for me to answer, Mr. Chairman, because in our particular case we do not have a dense system of small community routes. We have one in the west which tends to be our western Canada services system, and, of course, with EPA we have a network in Atlantic Canada.

As far as jet service is concerned, we have added a jet to the EPA network, so we clearly, at least in the short term, saw incremental jet opportunities. As far as western Canada service is concerned, although we have not identified any, there probably is, four years, five years down the road as competition increases on these networks, some of these communities that we will say to ourselves: These are no longer jet corridors, and therefore, Air B.C., would you be willing to come in and make sure we still get the traffic feed and so on? But as far as the rest of the country is concerned, we have very little of this small community kind of thing. In fact, that is where we are hurting right now. We need to have more of that feed. In so far as the middle of the country, for example, we are left with only a transcon service and very little that we could conceivably give up.

But again: today there is nothing; tomorrow with new competition and new carriers, that might change.

[Traduction]

extrêmement étendu, où la population est clairsemée. Il y a des routes vers des régions rurales dans toutes les provinces du pays. La plupart des aéroports de ce pays desservent également des régions rurales. Nous ne parlons pas donc d'un ou deux arrêts en cours de route.

Je constate que dans votre mémoire, monsieur Carty, vous ne vous gênez pas pour recommander l'abandon des routes dites «non rentables», lesquelles routes vous aviez été obligés de maintenir jusqu'ici, en vertu de votre permis d'exploitation. Il est évident que, comme d'autres l'ont déjà fait, vous avez identifié des endroits que vous voulez abandonner, du moins pour ce qui est du service par jet. Vous avez fait appel à quelqu'un d'autre, Craig Dobin, si je comprends bien.

Vous soulignez que le rapport insiste sur la réduction des prix. Vous n'oubliez pas de dire qu'il faut que vous ayez la liberté d'accroître les prix. Je vous ferai remarquer que le concept des frais aux usagers dans une situation de libre entreprise sans restriction aucune signifie que les prix augmentent le long des routes à fort volume, les corridors principaux et les principales villes, et que les régions rurales, à faible volume, perdent le service par jet pour obtenir en échange un service par avions à turbopropulseurs, qui sont censés être plus sûrs et plus confortables. Excusez mon scepticisme, mais je viens de Terre-Neuve.

Je vous pose la question sans ambages: combien d'itinéraires CP Air, EPA, Nordair et les autres lignes avec lesquelles vous êtes associés ont-elles identifiés jusqu'ici en vue d'un abandon du service par jet et de son remplacement par des itinéraires de ramassage? Parce que c'est bien ce dont vous parlez, des itinéraires de ramassage pour les grands corridors que vous desservez?

M. Carty: Il m'est personnellement très facile de répondre à cette question, monsieur le président, parce que nous n'avons pas tellement d'itinéraires desservant des petites localités. Nous avons un réseau dans l'Ouest, dans le cadre de notre activité à cet endroit, et, évidemment, EPA dans la région atlantique du Canada.

En ce qui concerne le service par jet, nous venons d'ajouter un jet au réseau EPA. À court terme, donc, nous devons voir des possibilités d'augmentation du service par jet. Dans l'Ouest, nous n'avons pas encore identifié d'endroits, mais il se peut que dans quatre ou cinq ans, avec la concurrence accrue dans ce marché, nous nous interrogerions à savoir si certaines localités doivent encore être desservies par jets. Dans ce cas, nous demanderions à une ligne comme Air B.C. de nous alimenter. Dans le reste du pays, nous desservons très peu de petites localités. C'est justement ce qui fait notre faiblesse actuellement. Nous avons besoin d'un meilleur service de ramassage à ce niveau. Au centre du pays, par exemple, nous n'avons qu'un service transcontinental. Nous n'avons pas beaucoup de marge de manoeuvre.

Je répète cependant que c'est la situation actuelle. Avec le temps, les nouveaux concurrents et les nouveaux transporteurs, il se peut qu'il y ait des changements.

[Text]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I think Mr. Carty's last point is the relevant one, that it indeed will change. I want to say to you that I do not think that CP Air or anybody else has an obligation to provide service into all the rural and regional centres out of some moral obligation, or any other kind of obligation, if you are not going to make a buck. I do not think you are in business to lose money. I do not think it is your problem, but I do think it is the government's problem. We have to have something in this legislation that goes beyond simply saying that we will try for two or three years and then when we find out where the problems are, maybe we will do something about it. That simply is not good enough for a large part of the population of this country that lives in rural areas.

I want to ask you this question. Is it not reasonable to assume that because of competition you are going to be forced into cheap-seat type operations on the major volume routes? I think you pointed out there is an incredibly perhaps unrealistic expectation about lower costs. They are already low; they are not going to get much lower. That is probably closer to the reality. But is it not also reasonable to expect that on low-volume routes, low-frequency routes, that people like yourself, because you are in a deregulated environment, are going to be looking for price increases?

Mr. Carty: I think again you have to decide what you think the market will affect there. My belief is there is a high likelihood that some guy will go out and buy a jet and put it on Toronto-Montreal and introduce a \$69 fare which ultimately Air Canada and CP Air will have to match. But I equally believe that in some of the small communities that this situation we referred to earlier in Atlantic Canada, where suddenly Air Nova and Air Atlantic are going to provide two airlines competing for the same traffic, you will see downward pressure on price as well. In fact, of course, in the last year, with Lambair taking a run at Air Maritime service across Newfoundland, you have seen downward pressure on price. I do not think you necessarily have to conclude that small communities will be without competitive price pressure.

I would say to you that there is an adjustment period required to make sure the right equipment is on the right routes to provide the right level of competition. But with the number of DASH-8s that are being turned out in the next year and being provided to small regional carriers, I think the small communities in Canada are for the most part going to have their share of this competition.

And I would agree with you, I do not think you can afford a situation, nor do I think the Minister intends a situation where we would let some community sit without service for two or three years; nor did I mean to suggest it. Obviously, problems that crop up have to be dealt with, and dealt with quickly. This is a vast, vast country that needs transportation and needs air transportation.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am delighted to hear Mr. Carty say that.

Let me ask one other question. You are obviously not satisfied that at least entering into a transitional period—well, we have been in it for a number of years, but a total deregulation

[Translation]

M. Tobin: C'est le dernier point de M. Carty qui est plus important, monsieur le président: la situation va certainement changer. Selon moi, ni CP Air, ni qui que ce soit ne se sentira obligé moralement, ou autrement, de continuer à desservir les centres ruraux et régionaux si l'affaire n'est pas rentable. Vous n'êtes pas là pour perdre de l'argent. Ce n'est pas votre problème, mais le problème du gouvernement. Il ne s'agit pas de dire: attendons deux ou trois ans pour voir s'il y aura des problèmes. S'il y en a, nous pourrions peut-être les corriger. La loi doit prévoir une protection plus sûre. Il y a une grande partie de la population qui vit dans les régions rurales.

Je vous pose également cette question. Pouvons-nous vraiment nous attendre à ce que la concurrence vous force à offrir des sièges à rabais sur vos principaux itinéraires? Vous avez indiqué que nous n'étions pas réalistes de penser que les coûts vont diminuer encore. Ils sont déjà très bas. Je pense que c'est probablement plus près de la vérité. Par ailleurs, n'est-il pas raisonnable de prévoir que le long des itinéraires à faible volume, il y ait des augmentations de prix chez les lignes aériennes, comme la vôtre, par suite de la déréglementation?

M. Carty: Il faudrait voir comment le marché réagira. Je m'attends personnellement à ce qu'il y ait quelqu'un qui s'achète un jet pour desservir le corridor Toronto-Montréal au coût de 69\$. Dans ces conditions, Air Canada et CP Air pourraient être forcées de lui faire concurrence. Pour ce qui est des petites localités qui se trouvent dans la situation que j'ai décrite plus tôt pour la région atlantique, du jour au lendemain, Air Nova et Air Atlantic se feront concurrence pour le même marché. Il devrait y avoir une réduction des prix également. Déjà, au cours de la dernière année, avec l'arrivée de Lambair à Terre-Neuve, il y a eu une réduction des prix. Il n'est pas du tout sûr qu'il y aura moins de concurrence pour le service aérien dans les petites localités.

Je vous ferais remarquer qu'il y aura une période d'adaptation avant qu'on sache exactement quel matériel convient à quel itinéraire dans le cadre de cette concurrence. S'il faut se fier au nombre de DASH-8 qui entreront sur le marché au cours de l'année qui vient et qui seront fournis aux petits transporteurs régionaux, les petites localités du Canada pourront compter sur une assez bonne concurrence.

Je suis d'accord avec vous: nous ne pouvons pas envisager une situation—et je ne pense pas que c'est ce que le ministre a à l'esprit—où une localité quelconque soit sans service pendant deux ou trois ans. Je n'ai certainement pas voulu donner l'impression que j'y songeais. Il reste qu'il y aura des problèmes qui se présenteront et qui devront être réglés rapidement. Notre pays est très étendu et a besoin de bons services de transport de façon générale, y compris les services aériens.

M. Tobin: Je suis heureux d'entendre M. Carty le dire, monsieur le président.

Une autre question, si vous le permettez. Vous ne semblez pas convaincu, à l'aube de la période qui pointe—nous sommes en transition depuis quelque temps, mais nous pouvons nous

[Texte]

lated environment presumably in the new year—that the Investment Canada Act, as it is currently drafted, is going to provide the kind of protection in terms of Canadian ownership of transportation industries—in this particular case, air transportation industries—that you would like to see. You are suggesting to us that something be enshrined in the new legislation that would give us protection, would prevent people from coming across the border and simply buying their way in and taking over this industry in Canada.

• 0940

Specifically or even generally, what kind of protections do you think are necessary to ensure some reasonable degree of Canadian ownership in the industry in this country?

Mr. Carty: I think the the U.S. guidelines themselves, which I believe are that 25% of any airline can be owned by foreigners. It is a sort of counterbalance against what the Americans are doing to us. Certainly, if you take off all the limits, there is nothing to preclude Canadians from going down and buying Delta Air Lines or American Airlines, but as long as that test is being applied to the American system, with our system so close to the Americans, I think it is important that we have a counterbalance.

Mr. Tobin: What happens if there is no balance? What happens if there is no limit?

Mr. Carty: I think it is quite conceivable that U.S. carriers could buy up all except for perhaps the Crown corporation, focus them into a hub-and-spoke system over Chicago, particularly if we have too liberalized a regime between us and the Americans, and suddenly air transportation in Canada could be just a northern offshoot of the U.S. system. I think that is the danger. In negotiating with the Americans, we must be very, very careful of these extremely powerful hubs they have. I think the recent negotiations with the Americans have indicated that the government knows full well that this is an exposure.

Gentlemen, after spending five or six years in the U.S. industry, Canadian carriers can compete with U.S. carriers on service, eventually on cost because of the value of the Canadian dollar—there is no doubt in my mind—as long as it is a competition that is based on service and cost. The minute these vast U.S. hubs start to enter into the network, we have a competitive problem we cannot deal with, and we need to be cognizant of that in our negotiations with the Americans if we want to retain a Canadian industry.

Mr. Tobin: Thank you.
The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.
Mr. Taylor:
Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

attendre à un milieu tout à fait déréglementé au cours de l'année qui vient—que la Loi sur Investissement Canada, de la façon dont elle est rédigée actuellement, puisse fournir toute la protection nécessaire, pour ce qui est de la propriété canadienne, aux entreprises de transport canadiennes de façon générale, et aux entreprises de transport aérien, en particulier. Vous nous proposez une protection entérinée par la loi contre la possibilité que les Américains envahissent ce secteur à coup d'argent.

De façon précise, ou de façon plus générale, si vous voulez, pouvez-vous nous dire quelle est cette protection qui doit nous permettre de maintenir un degré raisonnable de propriété canadienne dans ce secteur?

M. Carty: Je propose que les mêmes critères qui existent aux États-Unis s'appliquent chez nous, soit qu'une ligne aérienne n'appartienne pas à plus de 25 p.100 à des intérêts étrangers. Ce serait la réplique à ce que les Américains nous font déjà. Sans limite aucune, il n'y a rien qui empêcherait des Canadiens d'aller aux États-Unis et d'acheter Delta Air Lines ou American Airlines. Tant et aussi longtemps qu'il y aura des restrictions aux États-Unis, cependant, il est important que nous ayons un mécanisme pour rétablir l'équilibre.

M. Tobin: Que risque-t-il de se produire si l'équilibre est rompu, s'il n'y a pas de limites?

M. Carty: Dans ce cas, il est tout à fait plausible que les transporteurs américains achètent toutes les lignes aériennes canadiennes, sauf la société de la Couronne, établissent un système de rayonnement dont le moyeu se trouve à Chicago, surtout si les échanges entre les Américains et nous sont davantage libéralisés, et en viennent à considérer le système de transports aériens au Canada comme une ramification du système américain au Nord. C'est un danger réel. Dans nos négociations avec les Américains, nous devons nous méfier au plus haut point de ces grands systèmes rayonnants. Les récents pourparlers avec les Américains montrent que le gouvernement est parfaitement conscient de la situation exposée dans laquelle nous nous trouvons.

J'ai passé cinq ou six ans dans ce secteur aux États-Unis. Je puis vous assurer que les transporteurs canadiens sont en mesure de faire concurrence aux transporteurs américains pour ce qui est du service, avec le temps, et pour ce qui est des coûts également, il faut tenir compte de la valeur du dollar canadien. Donc, nous pouvons faire concurrence, tant qu'il est question du service et des coûts. Si les grands systèmes rayonnants américains en viennent à s'étendre jusqu'ici, cependant, nous risquons de ne pas faire face au problème. C'est un point dont nous devons absolument tenir compte dans nos négociations avec les Américains si nous tenons à avoir une industrie canadienne.

M. Tobin: Merci.
Le président: Merci, monsieur Tobin.
Monsieur Taylor:
M. Taylor: Merci, monsieur le président.

[Text]

The chairman's question about smokers made me think—I come from a family of 10; only two of us do not smoke, and I am one of them—that the way to solve that is not to say 'do not smoke', but to provide an alternative. When I was 13 I smoked a cigarette for the first time, and on the same day I kissed a girl for the first time. I have never smoked a cigarette since.

Mr. Carty: I catch your drift. I am not sure that is the obligation of the airlines.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I have enjoyed the display by Mr. Carty, particularly his answers. It makes me think of the saying that competition is the life-blood of free enterprise and the more you eliminate competition the closer you get to monopoly; or to put it another way, the more regulations you have the closer you get to a monopoly situation. So in removing the regulations and providing free competition, it seems to me that will look after prices.

But there is one point that always come up: Will it look after safety? When it comes to the entry of another airline, right now they have to prove they have enough money, that they have capital, wherever they are getting it; they have to prove they can get insurance. A man who wants to invest in an airline business today has innumerable obstacles to overcome. Then the board might say: There is already service being provided there, so there is no need of you.

We do the same in the trucking business. I know a firm that wanted to operate a bus service between Calgary and Edmonton, but Greyhound has it monopolized. They have a bus every hour from each section, almost around the 12 hours of the day. So they cannot get in.

• 0945

Now, in the airline business, do you see any feature, other than the fact that an airline must meet certain safety requirements as far as government is concerned, do you see any other need for government to intervene?

Mr. Carty: Obviously that is a question in its broadest context that needs a lot of thought. But just off the top of my head, I think if the government concentrated their resources into the issue of technical competence and safety, they would have fulfilled a large measure of their responsibility to the Canadian public to ensure that they got good service at the lowest possible cost. That is a generalization, I know, particularly with deference to those members of the committee that are from smaller communities that have some anxiety about that. But I generally believe that five years from now we will be looking at an environment where those are not an issue.

The Canadian government has a great reputation internationally, from my experience, in overseeing these issues of safety and issues of technical competence. They really do. In spite of incidents that might have occurred, they are widely respected throughout the world. I think if we concentrate our

[Translation]

La question du président au sujet des fumeurs m'a fait réfléchir. Je viens d'une famille de 10, dont deux seulement ne fument pas. Je suis l'un des deux. Il me semble que la façon de résoudre le problème ne consiste pas à interdire aux gens de fumer. À 13 ans, j'ai fumé ma première cigarette; or, le jour même, j'ai également embrassé une fille pour la première fois. Je n'ai jamais plus fumé par la suite.

M. Carty: Je comprends ce que vous voulez dire. Je ne pense pas cependant que les lignes aériennes doivent offrir la même chose.

M. Taylor: J'ai bien aimé le comportement et les réponses de M. Carty, monsieur le président. Je me suis rappelé que la concurrence est la base de l'entreprise privée. Moins il y a de concurrence, plus il y a de monopoles. En d'autres termes, la réglementation engendre les monopoles. Si la réglementation est abolie, et si la concurrence peut jouer librement, il ne faut pas s'inquiéter des prix.

Il y a quand même un point qu'il reste à élucider. Qui devra s'occuper de la sécurité? Actuellement, lorsqu'une nouvelle ligne aérienne veut se lancer sur le marché, il faut qu'elle prouve qu'elle a les capitaux nécessaires, d'où qu'ils viennent. Il faut qu'elle prouve qu'elle est assurée. Celui qui veut se lancer dans le domaine des transports aériens, aujourd'hui, doit être prêt à surmonter toutes sortes d'obstacles. Sans compter que la commission peut refuser ses permissions en faisant valoir qu'il y a déjà un service.

C'est la même chose dans le secteur du camionnage. Je connais une entreprise qui voulait exploiter un service d'autobus entre Calgary et Edmonton. Il se trouve que Greyhound monopolise ce marché. Greyhound a un autobus toutes les heures à partir de chaque ville, presque 12 heures par jour. Il n'y a donc pas possibilité de percer ce marché.

En ce qui concerne le transport aérien, le gouvernement, selon vous, doit se borner à faire respecter certaines exigences touchant la sécurité? Il ne doit pas intervenir autrement?

M. Carty: C'est une question qui mérite sûrement beaucoup de réflexion. Ma première réaction serait cependant de dire que le gouvernement doit se concentrer sur la question de la compétence technique et de la sécurité. S'il s'en tenait à cela, il s'acquitterait, dans une large mesure, de sa responsabilité vis-à-vis du public canadien de veiller à ce que celui-ci ait le meilleur service possible au moindre coût. Je parle évidemment de façon générale, compte tenu des appréhensions des membres du Comité qui représentent des petites localités. Je pense que d'ici cinq ans, ils n'auront plus raison d'avoir ces appréhensions.

Le gouvernement canadien, je parle d'expérience, jouit d'une excellente réputation sur le plan international pour ce qui est des questions qui touchent la sécurité et la compétence technique. Malgré certains incidents, la réputation du Canada est sans tache. Si nous concentrons nos efforts à ce niveau, nous permettons au public canadien, comme vous l'avez dit

[*Texte*]

energies there, you will, as you suggest, have assured the Canadian public of a competitive environment.

Mr. Taylor: Did the Americans concentrate on anything other than safety in order to get into the airline business?

Mr. Carty: They really did not. In fact, I guess if there is any criticism you might pass to the U.S., it is that under tremendous deficit pressures I think perhaps they cut their FAA inspection corps tighter than they should have cut it. This is a period, particularly as the industry changes, where it is very, very important to keep an eye on the technical competence of every guy that has a silk scarf and a leather helmet and thinks he can start an airline. If that is done properly—and I think the Americans have retrenched on that one and have invested some more money in inspectors—then you will have fulfilled your responsibility.

Mr. Taylor: Well in the American experience, as I understand that, there are a lot more regional carriers now than there ever were. They got into the business because somebody had money they wanted to invest. They got the proper insurance and they met the safety requirements. The only requirement from government was the safety requirements.

Mr. Carty: Yes, sir, that is correct.

Mr. Taylor: They got the insurance, they have the plane, they have the money. Then it is up to the people. I cannot see why people think the government has a responsibility beyond that point in a free enterprise system. Have you any other thoughts on that?

Mr. Carty: You and I have very little difference of opinion on that subject, sir.

Mr. Taylor: Thank you very much. Has CP Air ever had a government subsidy?

Mr. Carty: To be honest with you, I have not been around long enough to really give you an answer. My guess is that in the early days there probably was a situation where that occurred, but I cannot really answer your question, sir.

Mr. Taylor: There is some thought in some regions where the government would say to an airline we want you to serve that region. That is coming back into regulation. But if we say we want you to serve that line, just the same as they do on a branch line on the railway, they say we will pay you so much. Do you see anything wrong with that?

Mr. Carty: Sir, I do not. I do see a need, however, to be sure that the government is not being taken advantage of by some cost-driven formula. I believe the government, to the extent that they decide, particularly for a remote community, to have a subsidy, that it be a market-driven subsidy: come on in and bid on it, and the lowest-cost guy is going to get the subsidy and the service for some definable period of time.

Mr. Taylor: There is one other point I would like to dwell on a little bit. We pay an awful lot of attention to the rates and to the big things, and sometimes we forget that it is some of the smaller things, like the little foxes that spoil the vines... If competition becomes keen enough, then there has to be a little more civility to the average passenger by agents. I know the head people want this, but I can cite one instance where I went

[*Traduction*]

vous-même, de profiter d'une situation vraiment concurrentielle.

M. Taylor: Les Américains s'en sont-ils tenus également à la sécurité?

M. Carty: Oui. De fait, s'il y a une critique à adresser aux Américains, c'est le fait que, pressés par leur déficit, ils sont peut-être allés trop loin dans la réduction de leur personnel d'inspecteurs de la FAA. Avec le grand remue-ménage dans l'industrie, il est de plus en plus important de veiller à la compétence technique de l'aventurier à foulard de soie et à casque de cuir qui veut créer une ligne aérienne. Mais avec cette précaution, les Américains eux-mêmes ont fait marche arrière maintenant et ont décidé de consacrer plus d'argent à l'inspection; le gouvernement s'acquitte de ses responsabilités.

M. Taylor: Si je comprends bien, il y a actuellement aux États-Unis beaucoup plus de transporteurs régionaux qu'auparavant. S'ils sont là, c'est que quelqu'un voulait investir l'argent nécessaire. Ils sont suffisamment assurés et satisfont aux exigences touchant la sécurité. Tout ce que le gouvernement a à faire, c'est veiller à la sécurité.

M. Carty: C'est juste.

M. Taylor: Ils ont l'assurance, l'avion, l'argent. Pour le reste, c'est à eux de jouer. Je ne comprends pas que les gens demandent au gouvernement de faire autre chose à l'intérieur d'un système de libre entreprise. Vous êtes bien d'accord?

M. Carty: Nous différons très peu d'opinion sur ce sujet.

M. Taylor: Merci beaucoup. CP Air a-t-elle jamais reçu une subvention gouvernementale?

M. Carty: En vérité, je ne suis pas là depuis suffisamment longtemps pour pouvoir répondre à votre question. Je suppose qu'au stade initial, il a pu y avoir une forme d'aide comme celle-là. Je n'en suis pas sûr.

M. Taylor: Il est possible que le gouvernement demande aux lignes aériennes de desservir une région en particulier. C'est quelque chose qui pourrait être maintenu dans les règlements. Dans ce cas, cependant, il faudrait que les lignes aériennes soient dédommagées, comme c'est le cas pour les embranchements des chemins de fer. Vous seriez d'accord?

M. Carty: Oui. Il faudrait cependant que le gouvernement veille à ne pas perdre d'argent dans le cadre d'une formule axée sur les coûts. Si c'est la décision du gouvernement, pour une localité éloignée en particulier, il faut que sa subvention s'adresse au marché. Il faut qu'il demande des offres et qu'il accorde le marché au plus bas soumissionnaire sur une période donnée.

M. Taylor: Il y a un autre point que je voudrais examiner avec vous. Nous prêtons très souvent beaucoup d'attention aux taux et aux autres grandes questions, mais nous oublions les petits détails, et ce sont ces petits détails qui peuvent gâter la sauce... Dans le cadre d'une concurrence accrue, il faudrait que les agents soient un peu plus courtois pour les passagers moyens. Je sais que les cadres sont tout à fait bien disposés,

[Text]

to a CP Air office, and it happened also in Air Canada, where the agent could not be bothered; she was just so busy reading a book that she could not be bothered giving me the directions I wanted. In keen competition we have to get better service right down the line, right to the very bottom, right to the caretaker. Can you see that developing under Freedom to Move?

• 0950

Mr. Carty: There is probably nothing more important in a service business, when we are talking about open-market competition, than providing service. It is management's job to make sure that the employees understand that and the employees are enthused about working for the company and the employees can show up for work with a smile on their face.

I think, in general, what you observed in a CP Air office must be an exception. Our employees, in my experience, and I am relatively new to CP Air, have a tremendous reputation for service in this country and I think they will continue to deliver in a deregulated environment.

Mr. Taylor: Yes, I agree. Most of them are. There is the odd one that spoils the picture of the whole group.

I think those are all the questions I have at this time, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Mantha, a short question.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman, for giving me a long question.

As you know, I am a private enterpriser. I have a golf course I started, say, 20 years ago. We hire 15 people and I am a firm believer in private enterprise versus the social methods. I believe in competition. Deregulation is going to be a thing of the future because everybody seems to be doing it.

I never have any faith in government-owned Crown agencies, and I never will because of their sloppiness, their high executive; the little fellow always goes first before the top. What I am getting at is: Are they going to be hungry enough like, say, Air Canada? Let us say three or four years down the line, they pull the old one-two shuffle that they have given you strong competition by lowering rates, but basically put you out of business as private enterprises. The bottom never falls out of it. Say in three, two, five years, they come back to the government for a bail-out . . . I know you would feel rough about the whole thing at that time, do you actually have faith that our government is going to be really . . .

Mr. Carty: Well, that is, of course, the issue. I think the airline industry will be a good model as to whether crown corporations can be involved in deregulated industries where there are other guys out there trying to make a buck.

[Translation]

mais je me souviens d'avoir été à un bureau de CP Air—j'ai eu la même expérience avec Air Canada—et d'avoir été éconduit par un agent. La dame en question était si occupée à lire un livre qu'elle n'avait pas le temps de me donner les renseignements que je lui demandais. En présence d'une forte concurrence, il faut améliorer le service d'un bout à l'autre, jusqu'au plus bas échelon. Pensez-vous qu'*Aller sans entraves* permettra cela?

M. Carty: En situation de concurrence libre, il n'y a probablement rien de plus important, dans le secteur des services, que d'assurer le service. C'est à la direction de s'assurer que les employés comprennent bien cela, et que les employés sont heureux de travailler pour la compagnie, qu'ils viennent travailler avec le sourire.

En règle générale, l'expérience que vous avez eue dans un bureau de CP Air doit être une exception. Je suis assez nouveau venu à CP Air, mais nos employés ont une excellente réputation et, dans un environnement déréglementé, ils devraient continuer à la mériter.

M. Taylor: Oui, je suis d'accord. La plupart d'entre eux sont excellents; il y en a toujours un qui gâche la réputation de tous les autres.

Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions pour l'instant.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

Monsieur Mantha, une question très courte.

M. Mantha: Merci, monsieur le président, de m'avoir accordé une longue question.

Comme vous le savez, je suis un entrepreneur privé. Je possède un terrain de golf depuis, disons, 20 ans. Nous avons 15 employés, et je suis convaincu des mérites de l'entreprise privée par comparaison aux méthodes sociales. Je suis convaincu des mérites de la concurrence. La déréglementation, c'est l'avenir, car tout le monde semble évoluer dans ce sens.

Les sociétés de la Couronne qui appartiennent au gouvernement ne m'ont jamais inspiré confiance, et cela n'est pas prêt de changer, à cause du relâchement de leurs méthodes, de leur type de direction; c'est toujours le petit employé qui passe avant la direction. Voilà ce que je veux savoir: seront-ils suffisamment affamés, par exemple, comme Air Canada? Supposons que dans trois ou quatre ans, ils aient de nouveau recours à ce vieux truc, et qu'ils vous concurrencent en baissant leurs tarifs, ce qui vous met hors-jeu, vous qui êtes de l'entreprise privée. Supposons que dans trois, deux, cinq ans, ils viennent voir le gouvernement pour qu'on les tire d'affaire . . . Je sais que vous l'auriez mauvaise, mais pensez-vous vraiment faire confiance à notre gouvernement . . .

M. Carty: Évidemment, c'est le fond du problème. Il sera bon de suivre la situation dans l'industrie aérienne, pour savoir si les sociétés de la Couronne peuvent avoir des rapports avec les industries déréglementées qui sont là et qui essaient de gagner du fric.

[Texte]

Let me just say to start with that I think Air Canada's management group, particularly in the personage of Claude Taylor, is a very classy management group, very capable people. I have no reservations that competing with them, particularly when they start out with 60% of the market, is not going to be easy.

Now, the real question is, when the rubber meets the road, when Air Canada has a debt-equity ratio of 93:7 and they show up and ask for money, one of the answers, gentlemen, to them would be that if they are short of cash, they should go out and sell it a couple of airplanes to someone who is not short of cash. That is a judgment you people will have to make and it is one you will constantly have to make.

I would not count them out on that score, mind you. I think they are, as I said, a very, very capable group, and competing with them is going to be tough, but if I make a lot of money and they lose a lot of money, I expect to be able to grow while they shrink. That is a guide line you probably will have to assure private enterprise of if you want a deregulated environment. If you do not, we might as well back-pedal, but if you do, you have to give us that kind of situation. If we do not have it, you will not have any people starting airlines five years from now.

Mr. Mantha: My other question is: Who is taking the B.C. Lions to Montreal next week?

Mr. Carty: The marketplace will probably decide.

The Chairman: Fine, Mr. Mantha.

Mr. Plourde.

M. Plourde: Merci, monsieur le président. Je veux d'abord remercier M. Carty pour la copie française de son mémoire.

Ma question sera sans préambule. Je voudrais savoir, monsieur Carty, si vous croyez que Air Canada devrait conserver son statut de société d'État?

Mr. Carty: I have been sort of skating around that question all morning, I guess. I think the answer, sir, is if I were in charge, I would not leave it a Crown corporation. Mind you, I think there are some risks to the industry if Air Canada were made a private corporation overnight. With 60% of the market, a private enterprise corporation might just be in a position to achieve a monopoly very quickly.

• 0955

We have some assurance in the Minister's white paper that Air Canada will be asked, during this transitional phase, as will other Crown corporations, to act in a responsible, commercial fashion. An irresponsible commercial fashion might be to lower prices so no one can start in the business. Or they might wipe out the competition and own the whole market.

In the short term, I do not have any problem with Air Canada's status as a Crown corporation. But in the longer term, I see no reason in a deregulated business why the

[Traduction]

Pour commencer, je pense que le groupe qui est à la direction d'Air Canada, en particulier le personnage de Claude Taylor, est un groupe de haute volée, des gens très capables. Je suis convaincu qu'il ne sera pas facile de se mesurer à eux, surtout qu'ils commencent avec 60 p. 100 du marché.

Maintenant, la vraie question, et c'est à ce niveau-là que ça devient sérieux, c'est que lorsque Air Canada demande de l'argent, étant donné que le rapport passif-actif de cette compagnie est de 93:7, il faudrait leur répondre que s'ils manquent de liquide, ils n'ont qu'à vendre un ou deux avions à quelqu'un qui ne manque pas de liquide. C'est une décision que vous serez amenés à prendre, à prendre constamment.

Cela dit, il ne faudrait pas minimiser leur importance pour autant. Comme je l'ai dit, c'est un groupe très capable, et la concurrence va être très serrée, mais si je réussis à gagner beaucoup d'argent pendant qu'ils en perdent beaucoup, je devrais pouvoir prendre de l'expansion pendant qu'ils perdent du terrain. Si vous voulez vraiment une industrie déréglementée, vous allez devoir offrir ces assurances à l'industrie privée. Dans le cas contraire, autant faire marche arrière, mais si vous le faites, vous devez nous accorder ces conditions. Sinon, dans cinq ans, il n'y aura plus grand monde qui acceptera de mettre sur pied une compagnie aérienne.

M. Mantha: Une autre question: qui transportera les Lions de la Colombie-Britannique à Montréal, la semaine prochaine?

M. Carty: Ce sont probablement les lois du marché qui en décideront.

Le président: Parfait, monsieur Mantha.

Monsieur Plourde.

Mr. Plourde: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I want to thank Mr. Carty for the French copy of his brief.

My question will be without a preamble: Mr. Carty, do you believe that Air Canada should go on as a Crown corporation?

M. Carty: C'est une réponse que j'ai un peu évitée toute la matinée. En fait, si c'était à moi de décider, cette compagnie ne resterait pas une société de la Couronne. Remarquez, si Air Canada devenait une société privée du jour au lendemain, cela présenterait des risques pour l'industrie. Avec 60 p. 100 du marché, une société privée risque de devenir très vite un monopole.

Dans son livre blanc, le ministre nous a assuré que l'on demanderait à Air Canada, tout comme aux autres sociétés de la Couronne, de se conduire d'une façon responsable, commerciale, pendant la phase de transition. Un comportement irresponsable du point de vue commercial serait de baisser les prix pour que personne d'autre ne puisse s'établir en affaires. La société de la Couronne pourrait aussi éliminer la concurrence et accaparer la totalité du marché.

A court terme, Air Canada peut rester une société de la Couronne, mais à long terme, dans un environnement dérégulé-

[Text]

government would want to own one of the many participants. It does not make any sense to me.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Plourde. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Carty, thank you for your very frank and forthright responses to the questions.

In pursuit of Air Canada, what impact will be brought about by privatization of CTS?

Mr. Carty: The CTS question, of course, is a difficult one. The Canadian government represents an awful lot of the commercial travel in this country. I do not have the percentage in front of me. I have seen it, but I do not have it in front of me. It is a very big piece of the business, however. Air Canada primarily and to some degree CP Air have had an edge on the business because we have been the approved CTS suppliers.

At CP Air, we would argue that we have not had the same kind of opportunity that Air Canada has had. If you were to go through the bureaucracy—the administration in Ottawa—and ask employees what airline they are supposed to ride, most of them will tell you Air Canada. It is not policy, but it is the perception. It is in overcoming the perception that the airlines need to do a better job. I think we have a perception problem. CTS does not walk people into Air Canada, in my opinion. It is the perception in Ottawa and in other parts of the country that government corporations are supposed to ride on Air Canada. If this perception were overcome, I think we would be 90% of the way there.

Mr. Forrestall: Would you then just expand a little bit on the impact on ReserVec. If we go to either some widely diversified system or a directly head-to-head competitive system, how will it impact on CP Air?

Mr. Carty: Certainly, I think the real issue is to put Air Canada, CP Air and every other carrier in the country on some reasonably equal footing in terms of access to distribution. What we have today is a situation where most travel agents in this country are automated and most of those automated agents are automated with Air Canada devices. Now, Air Canada is going to charge whatever it likes or can get from carriers for every booking that comes through the ReserVec system. This means they can have a significant influence on our cost structure. At the same time, it provides computer distribution profits, which has nothing to do with flying airplanes, to ameliorate their cost problems. It is a two-edged sword, and we end up on the short end of the stick going both ways.

I know from experience that, at \$2 a booking, this is an extremely profitable business. Air Canada is going to make a lot of money at \$2 a booking.

Mr. Forrestall: Unless somebody goes head-to-head with them.

[Translation]

menté, je ne vois pas pourquoi le gouvernement tiendrait à posséder un des participants. A mon avis, cela n'a pas de sens.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Plourde. Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur Carty, merci pour ces réponses très franches et très directes.

A propos d'Air Canada, quels seront les effets de la privatisation sur le service central de voyage?

M. Carty: Évidemment, le problème du SCV en est un difficile. Le gouvernement canadien est à l'origine d'énormément de déplacements commerciaux. Je n'ai pas les pourcentages sous la main, je les ai vus, mais je ne les ai pas ici. Quoi qu'il en soit, c'est considérable. Air Canada et, dans une certaine mesure, CP Air sont favorisées, car nous sommes des fournisseurs approuvés du SCV.

A CP Air, nous pensons que l'on ne nous a pas donné les mêmes chances qu'à Air Canada. Si vous parlez aux fonctionnaires, aux gens de l'administration, à Ottawa, si vous leur demandez quelle compagnie aérienne ils sont censés prendre, la plupart vous répondront: Air Canada. Ce n'est pas une politique, mais c'est un sentiment général. Je pense que le problème se situe à ce niveau-là, parce que le SCV ne force pas les gens à prendre Air Canada. Mais à Ottawa, et dans d'autres régions, on pense que les gens des sociétés gouvernementales sont censés voyager par Air Canada. Si ce sentiment était surmonté, je pense que nous aurions 90 p. 100 de ce marché.

M. Forrestall: Pouvez-vous nous parler un peu des effets de la déréglementation sur ReserVec. Si nous évoluons dans la voie d'un système très diversifié, ou si nous mettons en place un système de concurrence directe, quels seront les effets de ces mesures sur CP Air?

M. Carty: En fait, ce qui est important, c'est de mettre Air Canada, CP Air et tous les autres transporteurs sur un pied d'égalité raisonnable pour ce qui est de l'accès à la distribution. Aujourd'hui, la plupart des agents de voyages sont automatisés, et la majorité d'entre eux ont des appareils d'Air Canada. Maintenant, Air Canada peut exiger ce qu'elle désire ou ce qu'elle réussit à obtenir des transporteurs chaque fois qu'une réservation passe par le système ReserVec. Autrement dit, ils ont une influence considérable sur la structure de nos coûts. En même temps, cela suppose des bénéfices sur la distribution par ordinateur, ce qui n'a rien à voir avec les avions eux-mêmes, pour améliorer leurs problèmes de coût. C'est une épée à deux tranchants, et nous risquons de nous retrouver très près de la lame dans les deux cas.

Je sais d'expérience qu'à 2\$ la réservation, c'est une entreprise excessivement rentable. Air Canada va gagner beaucoup d'argent en exigeant 2\$ la réservation.

M. Forrestall: À moins que quelqu'un ne les affronte.

• 1000

We have a situation where every travel agent has one of these devices installed. What incentive is there for them to

Si tous les agents de voyages font installer un de ces appareils, quel intérêt auront-ils à changer? Je pourrais leur

[Texte]

change? The answer is that I could pay them all money to get them to change, but to get 3,000 travel agents at \$10,000 a head to change, which is the kind of price that potentially you need to pay a guy to 'incentivize' and to change over his whole computer system, you can see by just doing that quick multiplication that you are talking about a huge investment or barrier to entry into that business. It literally is very, very difficult for someone to get into that business.

Mr. Forrestall: Just a final observation, and it is not a question at all: I am glad to see Keith Miller back in business.

Thank you, Mr. Carty.

Mr. Carty: So are we.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Gottselig.

Mr. Gottselig: I just have one very brief question following along the lines of Mr. Plourde's comments here. I think people tend to doubt that Crown corporations operate efficiently, and the best way to make them more accountable and more efficient is to privatize them. Along those lines, how would you proceed to privatize Air Canada and to what degree?

Mr. Carty: Let me just corrupt the question by saying that I think regulated companies, be they Crown corporations or not, tend not to be as efficient as they should be. I think the market will dictate to Air Canada and ourselves to get more efficient, but if I were to want to privatize Air Canada then I would sell it off in as large chunks as I could. Again, you would have to go to the financial experts, the underwriters, to determine what you could sell it for. I would sell it off just as the British government is about to sell off British Airways. They found they had to do a little rebalancing of their business. They shrank British Airways a little and they allowed British Caledonian Airways and some other private carriers in the U.K. to grow some, but they are going to sell it in a large chunk. They will probably let 30% of it go and I am sure they have the intent to follow that up with 30% or 40% more.

Mr. Gottselig: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Carty, the reality is that if you are a Crown corporation or if you are a private corporation in this country and you are in trouble financially and you are perceived or considered to be something that is important to protect then you know damn well the government is going to bail you out. We have been bailing out banks; we have been bailing out Massey-Ferguson; and, let us face it, CP Air would not have existed in the way it does today without the largess of the Canadian taxpayer over the years.

Having said that, let me ask you what percentage of your routes or the communities you service receive a form of cross-subsidization benefit because the lucrative routes are offsetting the losses on the smaller routes. What percentage of your operation would be in that cross-subsidization category?

[Traduction]

payer tout l'argent du monde pour les convaincre de changer, mais convaincre 3,000 agents de voyages de changer, si cela signifie 10,000\$ pour chacun—et c'est à peu près la somme qu'il faudrait envisager pour les convaincre de changer tout leur système d'ordinateur—il suffit d'une rapide multiplication pour comprendre que l'investissement devient tellement énorme que cela dissuade les gens de se lancer dans ce genre d'entreprise. C'est excessivement difficile d'établir une agence de voyages.

M. Forrestall: Une dernière observation, qui, en réalité, n'est pas une question: je suis heureux que Keith Miller soit de retour.

Merci, monsieur Carty.

M. Carty: Nous aussi.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Gottselig.

M. Gottselig: Une question très courte pour revenir sur les observations de M. Plourde. La plupart des gens doutent de l'efficacité des sociétés de la Couronne, et le meilleur moyen de les rendre plus responsables, plus efficaces, c'est de les privatiser. Dans cet ordre d'idées, comment procéderiez-vous pour privatiser Air Canada, et jusqu'où iriez-vous?

M. Carty: Je vais déformer votre question, et dire que les compagnies réglementées, qu'elles soient des sociétés de la Couronne ou non, ne sont jamais aussi efficaces qu'elles pourraient l'être. À mon sens, le marché nous obligera, nous et Air Canada, à devenir plus efficaces. Cela dit, si je souhaitais privatiser Air Canada, je commencerais par vendre la société en parts aussi grosses que possible. Encore une fois, il faudrait faire appel aux experts financiers, aux réassureurs, pour déterminer le prix de vente. Je vendrais, exactement comme le gouvernement britannique est sur le point de vendre *British Airways*. Ils se sont aperçus qu'il devenait nécessaire de rééquilibrer l'entreprise. Ils ont restreint quelque peu *British Airways*, ils ont fait en sorte que *British Caledonian Airways* et d'autres transporteurs du Royaume-Uni prennent de l'expansion, mais ils vont vendre en grosses parts. Ils vont probablement commencer par 30 p. 100, mais je suis certain que par la suite, ils en vendront 30 ou 40 p. 100 de plus.

M. Gottselig: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Carty, en réalité, une société financière ou une société privée qui se trouve en difficulté financière et à laquelle on accorde une certaine importance sait parfaitement que le gouvernement va la tirer d'affaire. Nous avons porté secours à des banques, nous avons tiré d'affaire *Massey-Ferguson*, et, rendons-nous à l'évidence, CP Air ne serait pas ce qu'elle est actuellement sans la générosité des contribuables canadiens depuis des années.

Cela dit, permettez-moi de vous demander quel est le pourcentage de vos lignes ou des communautés que vous desservez qui sont subventionnées, car ce sont les lignes lucratives qui compensent les pertes des petits trajets. Quel est

[Text]

Mr. Carty: Surprisingly, it would be a very small percentage. We had a profitability problem with Air Maritime because our company was not equipped with those aircraft to operate those turbo-prop routes very profitably so in effect we were cross-subsidizing those. I believe that with the proper cost structure and with new and more efficient equipment Air Nova and Air Atlantic will both be able to make money. That is the first change, and that is a change that is already under way.

• 1005

I would represent to you that our other routes that are losing money tend to be international routes in the developmental stage. They tend to be cross-subsidized by international routes that are past the development stage and are quite profitable. I think that is true of both Air Canada and ourselves. At CP Air today, we do not have a lot of domestic routes, so we do not have a lot that are in terrible need of cross-subsidy, with the exception of this Air Maritime situation. That has been in place that way for about five years. So I am not looking at a market-based situation that would tell me to get out of a route. Thank you.

The Chairman: Thank you Mr. Angus.

Thank you, Mr. Carty, very much for your short, succinct answers and members for their short questions.

Mr. Carty: Thank you, Mr. Chairman, for your indulgence.

The Chairman: We will call the next witness, the Southern Air Transport Association. Mr. Loberg, please.

Mr. Loberg, you really come from Alberta but we are glad you crossed the mountains and are here this morning. You have circulated your brief which members received a few minutes ago. I would hope that you could give a very brief overview of the brief and then perhaps come to the recommendations—even give a highlight of that so we can continue right along with the questioning. I know your point of view is perhaps different from Mr. Carty's. However, that is what we are here for.

Mr. Carmen Loberg (Southern Air Transport Association): Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to take a minute and introduce our association. We unfortunately do not have the public awareness, sir, or fame of Canadian Pacific Airlines, and that really is the essence of what we have tried to address in our brief. We are an association of air carriers, primarily from Alberta, operating what we have chosen to call dedicated, on-demand aircraft. In other words, charter aircraft that do a particular job for a customer, on a particular day or set of days, as opposed to what has historically been known as advanced-booking charters, as most notably done by Wardair, and advanced-booking charters in the current unit toll service system.

[Translation]

le pourcentage de vos opérations qui sont subventionnées de cette façon?

M. Carty: C'est surprenant, mais c'est un pourcentage très faible. Air Maritime nous a posé un problème de rentabilité parce que notre compagnie ne possédait pas les avions turbopropulsés qui sont nécessaires pour assurer le service sur ces lignes-là; donc, dans ce cas, il y a eu subvention. Mais avec une structure de coût équilibrée, avec les nouveaux équipements d'Air Nova et d'Air Atlantic, il devrait être possible de rentabiliser les deux compagnies. C'est la première modification, un changement qui est déjà commencé.

Quant aux autres lignes qui sont déficitaires, ce sont souvent les lignes internationales qui sont en cours d'établissement. Très souvent, leurs opérations sont subventionnées par les lignes internationales qui sont bien établies, qui sont très rentables. Je pense que cela vaut à la fois pour Air Canada et pour notre compagnie. Aujourd'hui, CP Air n'a pas beaucoup de lignes intérieures, et par conséquent, à l'exception d'Air Maritime dont je viens de parler, il n'y a pas tellement de cas de subvention latérale. C'est la situation depuis cinq ans; il ne s'agit donc pas de supprimer une ligne à cause des conditions du marché. Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Merci, monsieur Carty, merci beaucoup pour ces réponses très courtes, et merci aux députés pour leurs questions très courtes.

M. Carty: Merci, monsieur le président, pour votre indulgence.

Le président: Nous convoquons maintenant le témoin suivant, la *Southern Air Transport Association*; monsieur Loberg, je vous en prie.

Monsieur Loberg, vous venez de l'Alberta, mais nous sommes heureux que vous ayez traversé les montagnes pour venir nous voir ce matin. Vous avez distribué votre mémoire, les députés l'ont reçu il y a quelques minutes. J'espère que vous pourrez nous en donner une idée d'ensemble très rapidement, peut-être passer très vite aux recommandations, nous donner les points saillants, pour que nous puissions poser très vite des questions. Je sais que votre point de vue diffère peut-être de celui de M. Carty. Cela dit, nous sommes là pour ça.

M. Carmen Loberg (Southern Air Transport Association): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais commencer par vous parler très rapidement de notre association. Malheureusement, nous ne sommes pas aussi bien connus du public, nous ne sommes pas aussi célèbres que la compagnie aérienne Canadien Pacifique, et c'est justement le sujet dont nous traitons dans notre mémoire. Nous sommes une association de transporteurs aériens, principalement basée en Alberta, et nous assurons un service aérien que nous qualifions de «sur demande». Autrement dit, des appareils nolisés qui accomplissent un certain trajet pour un client, un jour donné, ou pendant plusieurs jours; autrement dit, il ne s'agit pas d'appareils nolisés avec réservation anticipée, comme

[Texte]

We represent 13 commercial air carriers holding Canadian Transport licences class 2, class 3, class 4, and class 9-4; and the type of equipment that our members operate range from small single engine Cessna products, hauling two or three people, up to Lear jets. Probably the largest passenger load aircraft would be Convair equipment. We haul passengers and freight.

I find it a little bit frustrating today to try... We are not professional lobbyists, we are commercial air operators, and the system that we would like you to look at is a complex one. The problem is we have been swept up in the popularity of cheap seat sale travel.

It is our contention that a significant amount of the thrust or momentum of *Freedom to Move* and deregulation, as it was initially put forward by Mr. Axworthy, comes from two fairly fundamental misconceptions. One of these misconceptions is that the deep discount seat fare travel in unit toll service is the real cost, or should be the real price of air travel. That belies the fact that the deep discount type of travel came from the ability to top off airlines flying on routes where the majority of the cost of that aircraft was being paid by the higher priced fares.

The computer reservation system allowed airlines to identify very precisely how many empty seats they had and, accordingly, they were able to give unreasonably cheap seats in limited numbers on each flight.

The second misconception I think is that deregulation in the United States has substantially reduced the cost of travel. I think there is also a serious misconception that there have not been serious violations or serious breaches of safety in the U.S. experience. Now, the sad thing in all this is that Canada is so terribly different from the U.S. that even to make those kinds of comparisons is an unfortunate phenomenon.

Our association has had a meeting with Mr. Mazankowski. Two of our members travelled to Ottawa and tried to meet with him to describe our concerns about the dedicated aircraft, the charter market, requesting that we not be caught up in the popularity of the unit-toll service, the scheduled-service system.

• 1010

Unfortunately, we were able to get only an extremely short period of time with him. He did, however, acknowledge that the charter aircraft have a unique place in the aviation industry. I do not mean to belabour this point, but again, I want to make the distinction that I am not talking about Wardair-style charters to major destinations; I am talking about oil field charters to remote communities in Alberta; I am talking about air medivacs from northern Alberta, the same principles which I am reasonably sure hold true in all other

[Traduction]

les vols de Wardair, qui sont les plus connus, et les charters qui fonctionnent avec le système des tarifs unitaires qui est en place actuellement.

Nous représentons 13 transporteurs aériens commerciaux qui possèdent des licences de transport de catégorie 2, 3, 4 et 9-4; l'équipement de nos membres va du petit monomoteur Cessna, qui transporte deux ou trois personnes, aux jets Lear. Nos plus gros appareils de transport de passagers sont probablement les Convair. Nous transportons à la fois des passagers et du fret.

Aujourd'hui, il est quelque peu frustrant d'essayer... Nous ne sommes pas des lobbyistes professionnels, nous sommes des exploitants commerciaux, et le système avec lequel nous vous demandons de vous familiariser est très complexe. Le problème, c'est que nous avons été chamboulés par la popularité des ventes de sièges à prix réduit.

Nous pensons que les principes, les éléments clés du document *Aller sans entraves* et de la déréglementation proposée, à l'origine, par M. Axworthy, reposent sur deux malentendus assez fondamentaux. D'une part, la notion trompeuse que la vente de sièges à prix très réduit du service à prix unitaire représente le coût réel, ou du moins devrait représenter le coût réel du transport aérien. Cela nie le fait que les grosses réductions de prix ont été possibles pour les compagnies aériennes sur les trajets où une bonne partie des coûts d'exploitation de l'appareil est couverte par les billets à prix plus élevé.

Le système de réservation informatisé a permis aux compagnies aériennes de savoir exactement combien de sièges libres il y avait, et par conséquent, d'offrir un nombre restreint de sièges excessivement bon marché sur chaque vol.

La seconde notion trompeuse, c'est que la déréglementation, aux États-Unis, a beaucoup fait baisser les coûts du transport. On pense également, et c'est faux, que la déréglementation n'a pas donné lieu à des violations de sécurité graves aux États-Unis. Ce qui est triste dans tout cela, c'est que le Canada est tellement différent des États-Unis que toutes ces comparaisons sont excessivement regrettables.

Notre association a rencontré M. Mazankowski. Deux de nos membres sont venus à Ottawa pour essayer de le rencontrer et de lui faire part de nos craintes au sujet de l'appareil à usage unique et du marché des charters. Ils sont venus demander que nous ne soyons pas sacrifiés dans la popularité des tarifs unitaires et du service à horaire fixe.

Malheureusement, nous avons obtenu une entrevue très courte, mais le ministre a tout de même reconnu que les appareils nolisés jouaient un rôle unique dans l'industrie. Je ne voudrais pas m'appesantir sur ce point, mais je veux tout de même faire une distinction: il ne s'agit pas des charters de style Wardair avec de grandes destinations, mais plutôt des charters dans les champs pétrolifères, à destination de petites communautés isolées en Alberta. Il s'agit des services médicaux à destination du nord de l'Alberta, mais je suis certain que l'on retrouve la même situation partout ailleurs dans le pays. Si

[Text]

parts of the country as well. If you will bear with me, I would like simply to use Alberta as my base for reference.

There has been a misconception in that system that our service has been overpriced and that there has not been significant competition. That is flatly not true. I can think of only two communities in Alberta that have enough size in any fashion to have an air service, and those communities have two air services. The major centres of Edmonton and Calgary have a large number of air services.

The other thing we have been told is that *Freedom to Move* or deregulation in its previous discussions would not produce a rapid movement into the industry, and I think that is a serious misunderstanding of what is happening in Alberta right now. We are, in fact, seeing large numbers of people moving into the commercial air service industry without the economic regulation that the Canadian Transport Commission presented. We have had all kinds of people moving into the industry and we do not have any significant economic barriers to entry. The message in Alberta right now is: If you have an airplane, write to the Canadian Transport Commission, ask for a licence and they will send you one back. What that is doing is bringing into the industry irresponsible carriers without a business plan, without adequate financing, and unfortunately we do not have a safety net in the technical system to catch those things.

I have added in the back of my brief a speech that Don Douglas, the Director of Licensing and Certification from the Canadian Air Transport Administration in Ottawa, gave at a safety officers' course in Edmonton. In that, he refers to the national air transportation industry special study that occurred in the U.S. immediately following a series of dramatic accidents, the most famous of which was the Provincetown-Boston situation on the eastern seaboard. Going through that list of things, terrible things have been going on, all kinds of things. I will not waste your time by referring to them again, but they were serious violations, and I do not believe that in the Canadian Air Transport Administration we have a system in place to prevent serious deteriorations of safety in the dedicated on-demand charter.

Now, I am tempted to want to get into a debate with Mr. Carty. I think that would probably be foolish for two reasons: First, he is a very articulate speaker, and second, that will again shift us away from the focus of the dedicated aircraft/on-demand charter market that I wanted to bring to your attention this morning.

A couple of the misconceptions that are spilling over onto our industry, though, come from the fact that the deep, deep discounts have led us to believe that this should be the real price of travel and that in the charter market they must be overcharging as well. Second, popular operations like People Express are identified as examples of how cheap air travel should be. They are very unusual situations. People Express operate old 100-series 737 aircraft that they bought for \$3 million a copy out of major bankruptcies in the U.S. If Mr. Carty actions his options on new equipment, he is going to pay

[Translation]

vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais continuer à prendre l'Alberta comme référence.

On pense à tort que nos services sont trop coûteux, et que nous n'avons pas de concurrence véritable. C'est tout simplement faux. Il n'y a que deux communautés, en Alberta, qui soient suffisamment importantes pour mériter un service aérien, et ces deux communautés ont deux services aériens. Les grands centres d'Edmonton et de Calgary ont des services aériens multiples.

D'autre part, on nous a dit que les notions d'*Aller sans entraves* ou la déréglementation n'auraient pas de répercussions rapides sur l'industrie, et à mon sens, c'est très mal comprendre la situation actuelle en Alberta. De plus en plus, on voit de nouveaux venus arriver dans le secteur aérien commercial, sans les restrictions économiques imposées auparavant par la Commission canadienne des transports. Toutes sortes d'entreprises s'installent sans qu'on leur impose de véritables barrières économiques. En Alberta, actuellement, c'est cette notion qui prévaut: si vous avez un avion, écrivez à la Commission canadienne des transports, demandez une licence, et on vous en enverra une par la poste. Cela permet à des transporteurs de s'installer qui ne sont pas bien préparés, qui n'ont pas un plan d'entreprise, qui n'ont pas une base financière suffisante, et malheureusement, le système technique ne prévoit pas de filet de sécurité à leur intention.

À la fin de mon mémoire, j'ai ajouté un discours de Don Douglas, directeur des licences et de l'accréditation de l'Administration du transport aérien d'Ottawa, discours prononcé à Ottawa à l'occasion d'un cours de sécurité à l'intention des officiers. Il mentionne une étude spéciale de l'industrie aérienne des transports qui a été effectuée aux États-Unis après une série d'accidents dramatiques, dont le plus fameux, sur la ligne Provincetown-Boston, sur la côte atlantique. Dans cette liste, il y a toute une série d'accidents terribles, d'événements regrettables. Je ne veux pas vous faire perdre du temps en les reprenant individuellement, mais dans tous les cas, il s'agissait de violations graves, et je ne pense pas que l'Administration canadienne des transports aériens dispose d'un système qui permette d'éviter une détérioration de la sécurité dans le secteur des charters sur demande.

Maintenant, je serais assez tenté de me lancer dans une discussion avec M. Carty. Ce serait probablement une erreur pour deux raisons: premièrement, c'est un orateur très compétent, et deuxièmement, cela nous écarterait du sujet des charters sur demande dont je tenais à vous parler aujourd'hui.

Il y a un certain nombre de notions fausses qui déteignent sur notre industrie; en effet, l'introduction de tarifs extrêmement réduits pousse les gens à penser que ce sont là les prix normaux, et que les charters, eux aussi, doivent exiger des tarifs trop élevés. Deuxièmement, on cite certaines entreprises populaires, comme People Express, à titre d'exemples de ce que devraient être les tarifs. Ce sont là des situations tout à fait inhabituelles. People Express exploite de très vieux 737 de la série 100 qu'ils ont achetés pour 3 millions de dollars pièce grâce à de grosses faillites aux États-Unis. Si M. Carty décide d'acquérir le matériel qu'il projette d'acquérir, il va payer ces

[Texte]

\$30 million for that equipment and he cannot fly back and forth for \$69.

I firmly believe that in the deregulated environment, as proposed by *Freedom to Move*, we will have significant numbers of casualties in the dedicated aircraft/on-demand charter system. Businesses will fail. That absolutely comes with competition. A number of years ago, we all wanted to get additional competition in our banking system. We have certainly come to reap the product of that increased competition in the banking system. Fortunately, banks do not kill people, and that will occur in air travel if the kinds of compromises in safety are allowed to take place.

• 1015

I think it is important to note that we contend there are two places or types of compromise in safety that we will see. As carriers come under increased economic pressure there will be blatant corner-cutting and rule-breaking in an effort to cut costs. Again, the transport administration does not have the manpower or techniques to prevent that. They cannot have an inspector on every flight or on every aircraft. The second system is that in that new environment, we are going to have more and more time spent on certification of new carriers, thereby leaving fewer and fewer transport administration inspectors to do the monitoring and surveillance end of their function.

The second and probably equally tragic potential for breaches in safety will come from the slow and steady erosion of the quality of service we can provide. Our experience in Alberta with its relaxed regulation system is that service to northern Alberta that has historically been done by CP Air and Western Airlines is not taking place to any extent with de Havilland products. It is taking place in old conveyors being recycled into that system—turbo props, granted, but old equipment. I think the contention that we will see a rapid growth in sales of de Havilland products is simply totally inaccurate. The revenues that the competitive market will product cannot possibly support \$8 to \$10 million turbo prop aircraft. They will support, at the very best, \$1.5 million equipment, and that puts you in the old aircraft market.

The last point I would like to raise is that I think the government, and specifically the Minister, is getting some bad information from his experts on this policy. I think we are looking only at the up side of deregulation; we are not looking at the serious down side. We are not looking at the costs we will see out of it. On the technical side of things, I think that senior people in Transport Canada are telling him they can handle a situation that they cannot.

We recently met with Bob Lafleur, the Director of Aviation Regulation in Edmonton. In our daily contact with people in the region, the air carrier inspectors and the air worthiness inspectors, we have heard them make it very clear. The proof in the pudding indicates that they are not able to control the situation even at the level it is today. We raised that issue with Mr. Lafleur and he said that it was absolutely no problem. He is a very senior bureaucrat from Ottawa, a lawyer, and I

[Traduction]

appareils 30 millions de dollars, et à ce prix-là, il est impossible de faire des allers et retours pour \$69.

Je suis convaincu que la déréglementation qu'on propose dans *Aller sans entraves* fera beaucoup de victimes dans le secteur des charters sur demande et des avions à usage unique. Certaines entreprises feront faillite. C'est une conséquence absolue de la concurrence. Il y a quelques années, nous réclamions tous une augmentation de la concurrence dans le système bancaire. Nous avons vu les résultats de cette notion. Heureusement, les banques ne tuent pas des gens, mais c'est ce qui se produira dans notre industrie si l'on accepte des compromis en matière de sécurité.

Nous entrevoyons deux sortes de risques pour la sécurité. Les transporteurs ayant de plus en plus de mal à s'en sortir, ils doivent être amenés carrément à contourner ou enfreindre les règlements de sécurité pour réduire leurs frais. Là encore, l'administration des transports n'a pas assez de personnel ou de moyens pour empêcher cela. On ne peut quand même pas mettre un inspecteur en permanence dans chaque avion! De toute façon, dans ce nouveau système, nous devons consacrer de plus en plus de temps à l'accréditation des nouveaux transporteurs, ce qui nous laissera de moins en moins d'inspecteurs pour les activités de surveillance et de contrôle de la sécurité.

La deuxième cause potentielle d'accidents, tout aussi tragique, viendra de l'érosion lente et régulière de la qualité des avions utilisés. Notre expérience en Alberta, avec un système de réglementation assoupli, montre que la desserte du nord de l'Alberta, qui a été traditionnellement assurée par CP Air et *Western Airlines*, ne fait plus appel à des avions de Havilland, mais plutôt à de vieux appareils retapés pour cet usage—des avions à moteurs à turbine, c'est vrai, mais anciens. Je pense que l'affirmation que l'on va constater une croissance rapide des commandes d'appareils de Havilland est tout à fait fallacieuse. Les profits réalisables sur un marché concurrentiel ne permettent tout simplement pas d'acheter des avions de huit à 10 millions de dollars. Le maximum qu'un transporteur puisse s'offrir est du matériel à 1,5 million de dollars, c'est-à-dire de vieux avions.

Le dernier point que je voudrais mentionner est que le gouvernement, et particulièrement le ministre, reçoit de mauvais conseils de la part de ses experts. Je crois qu'ils ne tiennent compte que des avantages de la déréglementation et passent sous silence les graves inconvénients. Personne ne dresse un état de son coût. Au plan technique, je crois que les hauts fonctionnaires de Transports Canada se prétendent capables de maîtriser une situation qui va leur échapper.

Nous avons récemment parlé à Edmonton à Bob Lafleur, le directeur de la réglementation aérienne. Dans nos contacts quotidiens avec les fonctionnaires dans la région, les inspecteurs des transporteurs aériens, les inspecteurs de navigabilité, ils ne sont pas en mesure déjà de faire face à la situation qui existe aujourd'hui. Nous en avons parlé avec M. Lafleur, et il a répondu qu'il n'y a absolument aucun problème. C'est un très

[Text]

suggest that he does not know what is happening in his field, at the field level.

Those kinds of things are going to rise up and bite us. Once this system is turfed out, once the deregulated *Freedom to Move* comes in and the wide open competition market is in place, we are going to have one heck of a time putting those controls in place. The United States experience has given us enough lessons. I hope we do not make the mistakes we may be going to make by simply saying that competition has to be great and we will let the marketplace rule.

The Chairman: Thank you, Mr. Loberg. I appreciate your overview of a very comprehensive brief. On page 14, you have several recommendations which are more specific than some of the generality, but they do centre on the safety aspect. I want to assure you that even though your brief just got circulated, our staff are travelling with us and are doing analysis. They are going to perhaps analyse it in more depth. We are going to be able to question it right here this morning. That is one of the reasons we are on the road. The Minister sent us on the road and organized it so that we could hear a diverse range of opinions. Those opinions will be assessed and come out in a report that is not going to make everyone happy, obviously, perhaps not even the Minister.

Mr. Ouellet: I want to echo the words of the chairman. I think we feel that a point of view like the one you have expressed this morning is very important. All the members of this committee are going to reflect on the remarks you have made this morning and on the document you have submitted to us. One striking point is the speech made by Mr. Douglas, the Director of Licensing and Certification from the Canadian Air Transportation Administration in Ottawa.

• 1020

If we read this speech you have added to your submission very carefully, it is a speech that should tell us very clearly to go slowly and very carefully in deregulation.

Your remark this morning, sir, is the expression of a very concerned person who represents a particular industry; a small industry in the overall air industry, but a dedicated industry and a very important one. It seems your remark has to be taken in the context that you are not opposed to additional competition. You do not object to increased competition; but what you certainly object to is unrestricted competition. You fear not only for the security of the passengers but certainly for the viability of your industry.

Therefore I have two questions to ask. The first one is do you know how many licences have already been given in your particular industry in the last 12 months? Have you witnessed a large increase of entry in competition in your area? Or is your fear for the future; that there will be more entries in the future?

Mr. Loberg: It is really both those things. I believe we have had approximately six new carriers of our style of operations

[Translation]

haut fonctionnaire d'Ottawa, un juriste, et j'affirme qu'il ne sait pas ce qui se passe dans son service, au niveau des régions.

Ce genre de chose va nous tomber dessus immanquablement. Une fois que l'on aura jeté par-dessus bord le système actuel, une fois que les contraintes auront disparu avec l'avènement de la déréglementation et que la concurrence deviendra sauvage sur le marché, il sera extrêmement difficile de conserver le contrôle sur la sécurité. Nous avons des leçons à tirer de l'expérience américaine, et j'espère que nous n'allons pas commettre les mêmes erreurs en laissant libre cours à la concurrence et en laissant régler la loi du marché.

Le président: Je vous remercie, monsieur Loberg. Je vous remercie de ce condensé d'un mémoire très complet. Vous formulez à la page 14 plusieurs recommandations tout à fait concrètes concernant la sécurité. Je peux vous assurer, bien que votre mémoire vienne seulement de nous être distribué, que nous avons du personnel de recherche qui voyage avec nous qui va l'analyser plus en profondeur. Nous pourrions vous poser des questions dès ce matin; c'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous nous déplaçons. Le ministre nous a envoyés en déplacement et a organisé les choses de telle manière que nous puissions entendre toute la diversité des opinions. Nous les pèserons et les regrouperons dans un rapport qui ne plaira pas à tout le monde, manifestement, et peut-être même pas au ministre.

M. Ouellet: Je tiens à me faire l'écho des paroles du président. Je pense qu'un point de vue comme celui que vous avez exprimé ce matin pèse d'un grand poids. Tous les membres du Comité vont réfléchir à ce que vous nous avez dit, ainsi qu'au document que vous nous avez remis. Un point particulièrement saillant est le discours prononcé par M. Douglas, le directeur de la délivrance des licences et certificats de l'Administration canadienne des transports aériens, à Ottawa.

Si l'on lit de près ce discours que vous avez annexé à votre mémoire, on y trouve une exhortation à la lenteur et à une très grande prudence en matière de déréglementation.

Vous nous avez fait part ce matin, monsieur, de lourdes préoccupations, dans l'optique de votre propre secteur du domaine général des transports aériens, c'est un secteur restreint, spécialisé, mais néanmoins très important. Il m'a semblé que vous n'êtes pas totalement opposé à un surcroît de concurrence, que vous objectez seulement à la concurrence débridée. Vous craignez non seulement pour la sécurité des passagers mais sûrement aussi pour la viabilité de votre secteur.

J'ai donc deux questions à vous poser. La première, est combien de licences ont déjà été octroyées dans votre secteur propre au cours des douze derniers mois? Le nombre de transporteurs agréés a-t-il déjà augmenté considérablement ou bien craignez-vous seulement pour l'avenir la multiplication des concurrents?

M. Loberg: Les deux, en fait. Je crois que si ces transporteurs nouveaux du même type que nous ont été agréés en

[Texte]

licensed in Alberta in the last 12 months. Some of those would have been started during the previous government. By the time they were actioned . . . they would be coming on stream now. I think that will continue. The popular opinion in Alberta has been that if you want to get in the airplane business, get in it, and there will not be significant things that will impede you. So I think we will see even more of that: small, one-airplane, got-an-aircraft, going-to-be-a-charter-operator types of situations, without anywhere near the kind of infrastructure they need in place.

To tie it back to the technical issue, the technical people have said very clearly—and it makes perfect sense—that operators will be squeaky clean at the certification phase. You can prepare yourself well enough to become certified on the technical competence issue. It is once you have that licence and you are out there on the street that the compliance issue is another, totally different matter. And that is where we see the serious risk.

Mr. Ouellet: You refer in your presentation, on page 4, to an example of a recently approved application for service from Edmonton Municipal Airport, and your feeling is that this type of licence should not have been given. Could you be more explicit in this regard?

Mr. Loberg: This particular application involved a one-man, one-pilot, one-old-airplane operation in its representations to the Canadian Transport Commission; and certainly that system did not seem to catch that, although the method was, get competition out there; let us give them a licence. I do not believe you would have got one in the old system. It was just an absolutely terrible situation. It would take a while to elaborate on how foolish the operation was.

At this point he does not yet have his operating certificate from the technical side. But the technical people assure me it will only be a matter of time before he jumps that one last hoop and he has the licence.

Mr. Ouellet: You seem to oppose the naive phrase of the 'fit, willing, and able' requirement. I think we have to reflect on this. Certainly this is a catchy phrase that might be appealing in a daily-delivery environment, but it might not be a realistic requirement. How would you change the 'fit, willing, and able' requirement? What would you suggest that we could have instead of this open-ended approach?

• 1025

Mr. Loberg: I am afraid I do not have a simple answer to that. Historically, I think what we used in that regard was the phenomena of public convenience and necessity with a more complicated analysis of the viability of a project. There is no measure of the viability of a project now, and I think that will produce oversupply. It will allow in irresponsible operators and we will see the resulting financial pressure, a decrease in safety, the casualties; most specifically, we will see additional accidents.

Mr. Ouellet: Do you consider your services as being specialty services?

[Traduction]

Alberta au cours des douze derniers mois. Certaines de ces demandes auront été soumises sous le précédent gouvernement, et avec les délais administratifs, ils commencent à peu près maintenant leur exploitation. Cette tendance va se poursuivre. Le sentiment général en Alberta est que quiconque veut ouvrir une entreprise de transport aérien peut le faire sans connaître trop de contraintes. Je pense donc qu'on va assister à une multiplication de ces petites entreprises à un seul avion, sans que l'infrastructure requise pour les contrôler n'existe.

Pour en revenir aux problèmes techniques, les experts l'ont dit très clairement—et cela paraît tout à fait sensé—que les exploitants respecteront scrupuleusement le règlement à la phase de la certification. Tout le monde peut se préparer suffisamment bien pour obtenir la certification. Par contre, une fois qu'ils ont la licence en poche, il sera extrêmement difficile de les contraindre à respecter les règlements et c'est à ce stade que nous voyons un grave risque.

M. Ouellet: À la page 4 de votre mémoire, vous donnez comme exemple la demande de desserte à partir de l'Aéroport municipal d'Edmonton qui fut récemment approuvé et vous dites que ce genre de licence n'aurait jamais dû être accordée. Pourriez-vous nous donner quelques explications à ce sujet?

M. Loberg: Il s'agit-là d'un propriétaire exploitant, seul à piloter un vieil avion. Cela n'a pas eu l'air d'inquiéter la Commission canadienne des transports, toute obnubilée par la nécessité de la concurrence; il a donc eu sa licence. Je ne pense pas que sous l'ancien système il l'aurait jamais obtenue. C'est tout à fait terrible, il me faudrait beaucoup de temps pour vous expliquer exactement pourquoi.

Il n'a pas encore obtenu son certificat technique d'exploitation, mais les experts me disent que ce n'est qu'une question de temps avant qu'il saute ce dernier obstacle et n'obtienne sa licence.

M. Ouellet: Vous semblez juger naïve la notion de «apte, disposé et capable». Cela mérite réflexion. C'est certainement un slogan qui sonne bien mais ce n'est pas forcément un critère très réaliste. Par quoi proposeriez-vous de le remplacer, quel critère suggériez-vous?

M. Loberg: Je n'ai pas de solution toute faite. Jusqu'à présent, le critère était celui de la nécessité et de la commodité du public et l'on procédait à une analyse détaillée de la viabilité d'un projet. Il n'est plus question maintenant de la viabilité du projet et je pense qu'il va en résulter un excès d'offres. Cela va ouvrir la porte aux exploitants irresponsables et avec la chute des profits qui en résultera, un recul de la sécurité et donc un nombre plus grand d'accidents.

M. Ouellet: Considérez-vous vos services comme étant spécialisés?

[Text]

Mr. Loberg: We are very much a specialized service. Under the old system, there was a specialty licence issued by the Air Transport Committee that had to do with aerial application and crop dusting and survey work and stuff like that. We are a specialized service, and I think a very important part of the business environment needs our services. The petroleum industry, the business market in Alberta that does not see it as viable to own their own corporate aircraft to fly about the countryside, consistently use our services, but they only use them two or three days a week. So we have people rushing in for this extra busy-looking two or three day a week period; as a result, as we have said in our brief, we get volumes of utilization that cannot begin to balance the books on our operations.

Mr. Ouellet: Do I understand correctly that your purpose of appearing before us is basically to flag to us the danger . . . ? You have not come to that conclusion, but is it realistic to think that in fact what you suggest to us is that your type of service should be excluded from the regulations?

Mr. Loberg: Yes, we do, we do say that. We have asked the Minister to move slowly and we have asked him to engage in additional study on this matter. I am certainly well aware that this committee's work is additional study on that matter. I think we need to focus specifically on the implications of our section of the industry; I believe we really do have a serious risk here.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes. What centres do you service in Alberta?

Mr. Loberg: I personally operate a commercial air service out of Ponoka. Our members are spread out from High Level down through Grande Prairie, Peace River, Fort McMurray, Lloydminster, Edmonton, Calgary, Lethbridge, and Medicine Hat. I think I have all the representative names. There are 13 member carriers.

Mr. Taylor: The first application to the Transport Commission was made in what year?

Mr. Loberg: You mean by our . . . ?

Mr. Taylor: Yes, by Southern Air Transport Association.

Mr. Loberg: The Southern Air Transport Association is not a commercial carrier. We are a group of individually-licensed carriers, and we date back . . . I think our oldest carrier has been in business about 30 years, or 20 some years. We started talking to the Transport Commission as an association, requesting that they spruce up the regulatory system, about four years ago.

Mr. Taylor: Does your service . . . ? Is one of those the one that operates between Lethbridge and Calgary, the passenger service?

[Translation]

M. Loberg: Oui, nous offrons un service tout à fait spécialisé. Dans l'ancien système, le Comité des transports aériens octroyait des licences spéciales pour des services du type pulvérisation de récoltes, prospection aérienne, etc. Nous offrons un service spécialisé et je pense que nombre d'entreprises en ont besoin. Les entreprises pétrolières et autres de l'Alberta qui ne jugent pas rentable ou nécessaire de s'acheter leur propre avion pour se déplacer en brousse font constamment appel à nos services, mais uniquement deux ou trois jours par semaine. On a donc toutes sortes de gens qui se précipitent pour exploiter ce qu'ils considèrent comme un riche filon mais cette activité ne s'étend que sur deux ou trois jours par semaine; aussi, comme je l'ai dit dans notre mémoire, les taux d'utilisation sont tellement bas qu'il est impossible d'équilibrer les comptes d'exploitation.

M. Ouellet: Ai-je raison si je déduis que la raison de votre venue ici est de nous mettre en garde contre le danger . . . ? Vous ne le dites pas explicitement, mais la conclusion qui s'en dégage n'est-elle pas que votre genre de service devrait être exclu de la déréglementation?

M. Loberg: Oui, c'est ce que nous demandons. Nous avons demandé au ministre d'avancer lentement et d'étudier plus avant la question. Je sais bien que le travail du Comité est justement d'étudier la question en général mais il faut réaliser une étude plus spécifique de notre secteur car je pense que les risques y sont graves.

M. Ouellet: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ouellet. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Oui. Quelles localités desservez-vous en Alberta?

M. Loberg: J'exploite personnellement un service aérien commercial basé à Ponoka. Nous avons des membres disséminés dans toute la province, depuis High Level jusqu'à Grande Prairie, Peace River, Fort McMurray, Lloydminster, Edmonton, Calgary, Lethbridge et Medicine Hat. Je pense que nous couvrons toutes les localités importantes. Nous comptons treize membres.

M. Taylor: La première demande à la Commission des transports fut déposée en quelle année?

M. Loberg: Par qui . . . ?

M. Taylor: Par vous, la *Southern Air Transport Association*.

M. Loberg: La *Southern Air Transport Association* n'est pas une compagnie. Nous sommes une association de compagnies possédant une licence individuelle et nos membres . . . je pense que le plus ancien de nos membres existe depuis trente ou vingt ans. Nous avons commencé à traiter collectivement avec la Commission des transports il y a quatre ans, lui demandant de resserrer la réglementation.

M. Taylor: Est-ce que votre service . . . ? Est-ce que la compagnie que vous exploitez opère entre Lethbridge et Calgary, la ligne de passagers?

[Texte]

Mr. Loberg: Time Air is not a member of our association, no.

Mr. Taylor: He is not a member.

Mr. Loberg: No. Their subsidiary, Southern Frontier Air Transport, is a member.

Mr. Taylor: So the 13 of you make separate applications to the Transport Commission.

Mr. Loberg: That is right. We are each licensed individually.

Mr. Taylor: Did anybody oppose your application?

Mr. Loberg: Over the years, we have had vigorous opposition to some of the applications and none whatsoever to other ones.

Mr. Taylor: By Air Canada and CPA, Pacific Western?

Mr. Loberg: I should not make a blanket statement for every member, because we range all over, but by and large the dedicated charter aircraft that is simply going to go out and back for that day and haul a load of people on it has not had that kind of opposition.

Mr. Taylor: Did they not make the same suggestion of failure, poor service, ruining their service that you are making now about the future?

Mr. Loberg: In our section?

Mr. Taylor: Yes.

The Chairman: Where there was opposition to your application, was that one of the arguments that was used against it?

Mr. Loberg: No.

Mr. Taylor: Why did they oppose you?

Mr. Loberg: We should bear in mind that I think the newest carrier in our system is probably eight years old; it may in fact be my company, a company called Hughes Air Alberta. It varied so much geographically. Applications in Fort McMurray were opposed because they would water down the market.

Mr. Taylor: Your own application is from Ponoka to where?

Mr. Loberg: It is an air-taxi style operation . . .

Mr. Taylor: Anywhere in Alberta?

Mr. Loberg: In North America. But generally speaking anywhere in Alberta.

• 1030

Mr. Taylor: I find it difficult to understand some of your arguments because you had enough money to get in; you persuaded the Board of Transport Commissioners. Others were not as lucky. They had just as much money as you and they had the same or better experience, but they did not get in. Why? Why should there be a difference? You are in now. You

[Traduction]

M. Loberg: Non, *Time Air* n'est pas un membre de notre association.

M. Taylor: Cette compagnie n'est pas membre?

M. Loberg: Non. Par contre, sa filiale, *Southern Frontier Air Transport*, est membre.

M. Taylor: Les treize compagnies membres soumettent donc des demandes séparées à la Commission des transports?

M. Loberg: C'est exact. Nous détenons tous des licences individuelles.

M. Taylor: Quelqu'un a-t-il fait opposition à votre demande?

M. Loberg: Au fil des ans, certaines demandes ont fait l'objet d'une opposition vigoureuse et d'autres d'absolument aucune.

M. Taylor: De la part de qui, Air Canada et CPA, ou Pacific Western?

M. Loberg: Ce n'est pas nécessairement vrai dans tous les cas mais, dans l'ensemble, les compagnies d'affrètement spécialisées, qui n'ont aucun service régulier, n'ont pas suscité ce genre d'opposition.

M. Taylor: Est-ce que ces opposants ne faisaient pas valoir les mêmes arguments de faillite, de mauvaise qualité de service, de ruine de leur service que vous invoquez vous-même aujourd'hui?

M. Loberg: Dans notre secteur?

M. Taylor: Oui.

Le président: Les opposants à vos demandes n'utilisaient-ils pas ce genre d'argumentation?

M. Loberg: Non.

M. Taylor: Qu'est-ce qui motivait leur opposition, alors?

M. Loberg: Il ne faut pas oublier que la compagnie la plus jeune de notre système a quand même déjà huit ans; je crois même que c'est la mienne, une compagnie appelée *Hughes Air Alberta*. Il y a beaucoup de différence régionale. Les demandes concernant Fort McMurray ont fait l'objet d'une opposition, l'argument étant qu'elle diluerait le marché.

M. Taylor: Votre propre licence va de Ponoka à où?

M. Loberg: C'est un service de type taxi aérien . . .

M. Taylor: Pour n'importe quel point de l'Alberta?

M. Loberg: N'importe où en Amérique du Nord. Mais, généralement parlant, n'importe où en Alberta.

M. Taylor: J'ai beaucoup de mal à comprendre certains de vos arguments; manifestement, vous aviez assez d'argent pour monter votre entreprise et vous avez pu persuader la Commission des transports. D'autres n'ont pas eu cette chance, qui avaient autant d'argent que vous et une expérience aussi bonne ou meilleure. Pourquoi? Pourquoi faudrait-il faire des

[Text]

are in there safe and sound. What about others who want to get into the business? Is this going to be a monopoly in your area so nobody else can get into it?

Mr. Loberg: It is certainly not a monopoly. Even in the existing regulatory system I have competitors on all sides of me, and I am a competitor to other carriers. The Canadian Transport Commission and the Air Transport Committee provided some stability—granted, they provided some protection also; I agree with that—in the entry into and the leaving of the industry. Our concern now is that this 'if you have an airplane then you get a licence and you are in business' is going to create turmoil in the industry. We are not afraid of competition; it is out there already. What we are concerned about is how we are going to prevent the casualties. It could be fatal.

Mr. Taylor: If John Doe has sufficient capital that he wants to get into the airline business and he is able to get the insurance that is required, beyond what is necessary, and he meets the safety requirements settled by the department, then why should he not have the opportunity to get in and compete?

Mr. Loberg: I think a lot of those reasons are outlined. First of all, if he has all those things and gets into business then we are prepared to live with that. That is going on right now. In Edmonton there are now, I think, six licensed carriers. That is competition.

Mr. Taylor: Do you object to that?

Mr. Loberg: No.

Mr. Taylor: Then why would you object to freedom of movement? There probably would not be any more than that.

Mr. Loberg: There will. That is the point.

Mr. Taylor: How do you know?

Mr. Loberg: It is happening right now; little one-man operations, using, for example, a 1958 Cessna 310 aircraft...

Mr. Taylor: How many planes did you have when you made your first application?

Mr. Loberg: Four.

Mr. Taylor: Four. Well, some others might have had 10 or 20. There was no service out of Ponoka at that time. There is no service out of Drumheller today. I would like to see if there are people willing to invest their money to provide a service out of Drumheller and many other places.

Mr. Loberg: They can, in fact, sir. The Drumheller air service went broke.

Mr. Taylor: They never really received a charter or freedom from the Air Transport Committee to operate in an economical way. They were told what they had to do, how they had to do it. It was not their operation; it became a government operation.

Mr. Loberg: I have operated out of Ponoka. Drumheller is about—what?—50 or 60 miles from Calgary?

[Translation]

distinctions? Vous êtes en place, vous êtes confortablement installés. Qu'en est-il des autres qui veulent se lancer dans le secteur? Est-ce que vous voulez établir un monopole dans votre secteur, empêcher tous les autres de se mettre sur les rangs?

M. Loberg: Ce n'est certainement pas un monopole. Même dans le cadre réglementaire actuel je suis confronté à des concurrents de tous les côtés, et je concurrence moi-même les autres. La Commission canadienne des transports et le Comité des transports aériens ont apporté une certaine stabilité sur le marché—une certaine protection aussi, c'est vrai—en réglementant l'entrée et la sortie du marché. Ce qui nous inquiète dans cette politique d'octroi systématique d'une licence à quiconque possède un avion va tout mettre sens dessus dessous. Nous ne craignons pas la concurrence, elle existe déjà. Nous nous demandons seulement comment on va prévenir les pertes, les accidents fatals.

M. Taylor: Si John Doe a un capital suffisant pour monter une compagnie, qu'il parvienne à souscrire une police d'assurance suffisante, qu'il réponde aux normes de sécurité fixées par le ministère, pourquoi faudrait-il lui refuser de livrer concurrence?

M. Loberg: Nous donnons toutes les raisons dans le mémoire. Tout d'abord, s'il répond à tous ces critères et monte une compagnie, nous n'y sommes pas opposés. La concurrence existe déjà et l'on compte à Edmonton déjà six transporteurs licenciés. C'est de la concurrence.

M. Taylor: Y êtes-vous opposés?

M. Loberg: Non.

M. Taylor: Pourquoi êtes-vous donc opposé à la politique *Aller sans entraves*? Il n'y aura probablement pas plus de licences que cela.

M. Loberg: Si. C'est justement le problème.

M. Taylor: Comment le savez-vous?

M. Loberg: On le voit déjà; les petites compagnies à un pilote, possédant par exemple un Cessna 310 de 1958...

M. Taylor: Combien d'avions aviez-vous lorsque vous avez présenté votre première demande?

M. Loberg: Quatre.

M. Taylor: Quatre. D'autres ont pu en avoir 10 ou 20. Il n'y avait aucune desserte à partir de Ponoka à l'époque. Il n'y en a toujours pas à partir de Drumheller aujourd'hui. S'il y a des gens qui veulent investir pour offrir un service aérien à Drumheller et dans beaucoup d'autres endroits, j'y suis tout à fait favorable.

M. Loberg: Il n'y a pas d'empêchement, monsieur. La compagnie de Drumheller a fait faillite.

M. Taylor: Mais la Commission canadienne des transports ne lui a jamais donné les moyens de mettre sur pied une exploitation rentable. On lui disait quoi faire et comment le faire. Ce n'était pas la compagnie qui gérait, c'était le gouvernement.

M. Loberg: Je suis basé à Ponoka. Drumheller est à combien de Calgary, 50 ou 60 milles?

[Texte]

Mr. Taylor: Ninety.

Mr. Loberg: Ponoka is 65 miles from Edmonton. I have operated for eight years in a competitive, regulated market.

Mr. Taylor: That is fine; it is a credit to you. But why do you want to prevent others from operating from similar centres?

Mr. Loberg: We are ultimately not saying—and we have not specifically made the recommendation I was asked to comment on before—that entry should be prevented. We are saying that we have to move carefully. The U.S. experience as outlined in Mr. Douglas's speech—and he is, as nearly as I can tell, the only senior federal official from the technical end of Transport Canada or the Canadian Transport administration who has looked seriously at the effects of deregulation—is that there are bloody serious risks there.

Mr. Taylor: I found in the bus operation business in Alberta that whenever there was a new application Greyhound and every other bus company that has a licence was in there opposing it. When you get in that is fine; then you want to keep everybody else out. It becomes a monopoly. It looks to me like this is what we are trying to do in the airline business. You cannot tell me that some of the other companies could not have provided just as good a service as Greyhound between Calgary and Edmonton, but they were not allowed to do it because of convenience and necessity. And yet Greyhound can extend, extend, extend until now they have a number of buses going every hour of the day. It has become a regulated thing; it has become a monopoly.

• 1035

Mr. Loberg: The dedicated aircraft with on-demand charges, the kinds of airplanes that our association members operate, are not in a monopolistic situation. There are numerous carriers, as I said before. Grande Prairie is an example. It has two licensed carriers fighting competitively for the same business. So does Peace River. Calgary has four, I think. It is not a monopoly situation.

Mr. Taylor: Would you have gone into business if there had been an operator out of Ponoka in the same type of business you were operating in? Would you invest several million dollars to go and compete against them if you did not have a reasonable chance to succeed?

Mr. Loberg: I would not have invested several million dollars but, as we are seeing in Edmonton, people are coming in with no investment. The 1958 Cessna 310 I described to you is worth about \$15,000.

Mr. Taylor: How can you go in with no investment when a plane costs half a million dollars?

A witness: By buying junk.

Mr. Loberg: Specifically this is what you get; you get junk. There is a new licensee . . .

Mr. Taylor: Time?

[Traduction]

M. Taylor: Quatre-vingt-dix.

M. Loberg: Ponoka est à 65 milles d'Edmonton. Je fonctionne depuis huit ans dans un marché réglementé mais compétitif.

M. Taylor: C'est très bien, tant mieux pour vous. Mais pourquoi voulez-vous empêcher d'autres de desservir des centres similaires?

M. Loberg: Nous ne demandons pas—et nous n'avons pas formulé de recommandations dans ce sens—de fermer le marché. Nous disons seulement qu'il faut être prudent. L'expérience américaine, telle qu'elle ressort du discours de M. Douglas—et il est, pour autant que je sache, le seul haut fonctionnaire fédéral au courant des aspects techniques au ministère des Transports ou à la Commission canadienne des transports à s'être penché de près sur les conséquences de la déréglementation—montre que les risques sont extrêmement graves.

M. Taylor: Je me suis aperçu, dans le cas des transports par autobus en Alberta, que chaque fois que Greyhound ou une autre compagnie d'autobus demande un permis d'exploitation, toutes les autres s'y déclarent opposées. Ceux qui sont déjà dans la place veulent exclure tous les autres. Cela devient un monopole. Il me semble que la même chose se produit dans le secteur aérien. Personne ne peut affirmer que d'autres entreprises n'auraient pas assuré un aussi bon service que Greyhound entre Calgary et Edmonton mais on leur a refusé la possibilité sous le prétexte de la commodité et de la nécessité du public. Pourtant on laisse Greyhound se développer tant et plus, au point qu'il y a maintenant plusieurs autobus qui partent toutes les heures. C'est devenu un véritable monopole.

M. Loberg: Les avions spécialisés d'affrètement, le genre d'avions que les membres de notre association exploitent, ne sont pas dans une situation de monopole. Comme je l'ai dit, ils sont nombreux à se concurrencer. Grande Prairie en est un exemple, avec deux transporteurs licenciés rivalisant pour le même marché. C'est la même chose à Peace River. À Calgary, il y a quatre compagnies, je crois. Ce n'est pas un monopole.

M. Taylor: Auriez-vous monté votre affaire s'il y avait déjà eu un exploitant à Ponoka assurant le même genre de service que vous? Auriez-vous investi plusieurs millions de dollars pour le concurrencer si vous n'aviez pas une bonne chance de succès?

M. Loberg: Je n'aurais pas investi plusieurs millions de dollars mais, comme on le voit à Edmonton, des compagnies apparaissent sans investissement aucun. Le Cessna 310 de 1958 dont je vous ai parlé ne vaut que 15,000\$.

M. Taylor: Comment peut-on monter une compagnie sans investissements, alors qu'un avion coûte un demi-million de dollars?

Un témoin: En achetant de la ferraille.

M. Loberg: C'est exactement cela: vous achetez de la ferraille. Il y a un nouveau détenteur de licences . . .

M. Taylor: Me reste-t-il du temps?

[Text]

The Chairman: Your time really is up. Also, I hope the questions are to elicit facts. Obviously questions get on the borderline of opinion and debate, too.

I have a question before I throw it open to Mr. Benjamin. In terms of your association, what has the safety record been in your association, under the present environment? Your concern is really safety in the air. You flag the dangers of an unregulated environment, although the Minister has made it very clear that safety is not going to be the issue. I would be interested to know, just historically, what is the safety record in your association with the 13 carriers under the present environment?

Mr. Loberg: I do not have a statistical analysis. Each member of our association at various points in its existence has had one sort of an accident or another. There are carriers that have had very high-profile accidents in Alberta who are not members of our association.

The Chairman: Of course, every accident is certainly going to affect the marketplace, let alone those affected in the accident.

Mr. Loberg: Exactly.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I make just a supplemental observation here?

The Chairman: Yes, very briefly.

Mr. Forrestall: It is an observation, I suppose, Mr. Chairman, more than anything else. There is an interpretation and one which I think is valid, which jibes with my understanding of the intent of "fit, willing and able". The "fit, willing and able" as set forth in the paper *Freedom To Move* in fact can produce a much more stringent requirement than even the requirements in the United States. I think my observation then leads to a very brief question. Is it your concern that the paper does not spell out in enough detail what "fit, willing and able" in fact means?

Mr. Loberg: This is absolutely true; it is very much our concern.

Mr. Forrestall: Could I just then rest your mind and assure you that it will be spelled out in some detail.

Mr. Loberg: One of our concerns has been that, in attempts to discuss the matter, particularly with the Minister—and I am very aware of how busy he is—we are continually assured that the marketplace will really put the controls in place and that the technical competence is already there. We suggest this is not clear enough.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, thank you. I want to say to the witness that I am glad he was here this morning. I take it that you are really saying that it is not so much a matter of deregulation as of reregulation and enforcement.

Mr. Loberg: This is correct.

[Translation]

Le président: Votre temps est écoulé. J'espère également que les questions porteront sur des faits. On a tendance un peu trop à faire des procès d'opinions.

J'ai une question à poser moi-même avant de donner la parole à M. Benjamin. Quels sont les résultats des membres de votre association, sur le plan de la sécurité, jusqu'à présent? Votre grand souci est la sécurité et vous nous mettez en garde contre les dangers de la déréglementation, encore que le ministre ait dit très clairement que les règlements de sécurité resteraient inchangés. J'aimerais savoir quels ont été, jusqu'à présent les résultats des 13 membres de votre association sur le plan de la sécurité?

M. Loberg: Je n'ai pas d'analyse statistique. Chaque membre de notre association, à un moment ou l'autre de son existence, a eu un accident d'une sorte ou d'une autre. Certains accidents dont on a beaucoup parlé n'étaient pas le fait de membres de notre association.

Le président: Il est évident que chaque accident va affecter le marché, pour ne pas parler de ceux qui en sont les victimes directement.

M. Loberg: Exactement.

M. Forrestall: Monsieur le président, pourrais-je juste faire une remarque supplémentaire ici?

Le président: Oui, très brièvement.

M. Forrestall: C'est beaucoup plus une observation qu'une question, monsieur le président. Il est une interprétation possible, et qui me paraît valide, du critère «prêt, apte et disposé». Pour moi, celui-ci, tel qu'il est exposé dans le document *Aller sans entraves* pourrait déboucher sur des normes de sécurité encore plus strictes que les normes américaines. Cela m'amène à une très brève question. Votre préoccupation est telle que le document ne précise pas suffisamment ce que l'on entend par «prêt, apte et disposé»?

M. Loberg: C'est tout à fait vrai, c'est l'un de nos reproches.

M. Forrestall: Je voudrais donc vous rassurer et vous affirmer qu'il sera défini de façon très détaillée.

M. Loberg: Ce qui nous inquiète, c'est que chaque fois que nous avons voulu en parler, particulièrement avec le ministre—et je sais bien qu'il est très occupé—on ne cesse de nous dire que le marché assurera le contrôle et que la compétence technique existe déjà. Nous disons que cela ne suffit pas.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je tiens à dire aux témoins combien je suis heureux de sa présence ce matin. Ai-je raison d'interpréter vos paroles comme signifiant qu'il ne s'agit pas tant de déréglementer mais de rereglementer et d'appliquer les règlements?

M. Loberg: C'est cela.

[Texte]

Mr. Benjamin: What has been your experience with the Department of Transport and the CTC in the years that you have been in business? I want you to be completely open and frank with us. In terms of your own operation . . . you do not pretend to be perfect; you know you might have made some mistakes or some things may not have been quite right. What has been your experience with the matter of inspectors coming around and checking on your operations and whatnot? Has it been good, bad, insufficient, too much, or what?

• 1040

Mr. Loberg: I think at the certification phase of our licensing that it was thorough, that they clearly looked at our ability to do the job. In the ongoing monitoring end, it has been seriously deficient. We see an inspector sometimes not even once a year. The inspection is very brief.

The other thing is that we have a phenomenon in Alberta. I am reluctant to raise it but I think it is a mistake not to. The last six hirings by the civil aviation Transport Canada people in Alberta have been to hire six . . . the six vacancies have been filled by ex-Air Force people with no civilian experience whatsoever. That is another problem that we are getting into. Inspectors do not have some of the abilities that they need. Certainly their military career has given them some stellar qualities, but it has not given them much experience with the nature of civil aviation.

The other thing that I see happening in there is that we are increasingly . . . the best thing that the inspector has got to look at is the paperwork on your company, and the more financial pressure that you get on you, the more carriers work on the paperwork and do not work on the real fixing, training and maintaining of airplanes and upgrading of flight crews.

Mr. Benjamin: Well, this has been a long-standing argument about the inadequacy of inspection and enforcement of regulations, whether safety or anything else, throughout the transportation industry. Not just airlines, but railways and the trucking industry and so forth.

Is it your view that under the regime that we have had up until a couple of years ago in the air industry, the regulatory process meant that monopolies were put an end to, that competition came about, but the competition not only had to pass the rigorous certification test but also was such that it would have some reasonable chance of economic survival in a limited market? Has not the regulatory regime brought about competition and that deregulation brings about monopolies? The big four carriers in the United States now have the major market share and a whole bunch of little operators have gone belly-up.

Mr. Loberg: We predict that exact situation will occur in our end of the marketplace. It is a very limited market. I am sure that many of you have had representations made to you, or at least you will have, about the thinness of the market in northern Canada. The demand for our type of services with

[Traduction]

M. Benjamin: Quelle a été jusqu'à présent votre expérience avec le ministère des Transports et la CCT depuis que votre compagnie existe? Je vous demande de répondre en toute franchise. Pour ce qui est de votre compagnie . . . Vous ne prétendez pas être parfait, vous avez pu faire quelques erreurs ou quelques petites choses de ci, de là, ont pu ne pas être tout à fait conformes. Quelle expérience avez-vous faite avec les inspecteurs qui venaient vous rendre visite? Les inspections étaient-elles bonnes, mauvaises, insuffisantes, trop tatillonnes ou quoi?

M. Loberg: Lorsque notre permis d'exercer nous a été accordé, je crois que cette inspection a été faite avec la plus grande minutie, que les inspecteurs se sont vraiment demandés si nous pouvions exercer ce métier. Par contre, on ne peut pas en dire autant des inspections annuelles. Parfois, plus d'un an s'écoule avant que nous ne voyons un inspecteur. Et cette inspection est très brève.

D'autre part, un phénomène semble s'être installé en Alberta. J'hésite beaucoup à en parler, mais je pense que j'aurais tort de ne pas le faire. Six postes se sont ouverts à la Direction de l'aviation civile du ministère des Transports en Alberta et ces six postes ont été comblés par des ex-membres de l'armée de l'air qui n'ont aucune expérience en matière d'aviation civile. Voilà un autre problème. Ces inspecteurs n'ont pas les compétences dont ils auraient besoin. Leur carrière militaire leur a sans doute donné des qualités exceptionnelles, mais aucune expérience en matière d'aviation civile.

Un autre phénomène, c'est que de plus en plus . . . il suffit à l'inspecteur de regarder les dossiers d'une compagnie car plus cette compagnie connaît de problèmes financiers, plus elle passe de temps à rédiger des lettres qu'à réparer et entretenir ses avions et à former et à perfectionner ses équipages.

M. Benjamin: Vous savez, on parle depuis longtemps de l'insuffisance de ces inspections et de l'application des règlements, qu'ils concernent la sécurité ou autres choses, dans l'industrie des transports toute entière. Et je ne parle pas uniquement des compagnies aériennes, mais des compagnies de chemin de fer et des compagnies de transport routier.

Ne pensez-vous pas que, il y a encore deux ans, l'industrie aéronautique était réglementée de façon à interdire tout monopole, à favoriser la concurrence, mais cette concurrence n'était autorisée que si les compagnies aériennes survivaient aux tests d'inspection rigoureux et si elles pouvaient, jugeaient, survivre au sein d'un marché limité? La réglementation ne l'a-t-elle pas favorisée la concurrence et la déréglementation ne favorise-t-elle pas la création de monopoles? Les quatre principales compagnies aériennes des États-Unis se partagent maintenant le gros du marché et toute une flopée de petites compagnies ont dû fermer leurs portes.

M. Loberg: C'est exactement ce que nous prévoyons chez nous. Ce marché est très limité. Je suis sûr qu'on vous a déjà parlé, ou du moins on vous en parlera, de l'étroitesse du marché dans le Nord. La demande des types de services offerts par ces avions nolisés, et j'ai utilisé l'expression «taxi aérien»,

[Text]

these charter aircraft—I have used the term “air taxi” which is probably not the best word, because in the U.S. that includes scheduled feeder-line services, and in our situation it does not—has been highly competitive.

Mr. Benjamin: Yes. That is what I cannot understand, all the hypnosis about the nirvana and the dream world of a deregulated transportation industry, when in fact, is it not correct that no matter what this committee does or what the government finally comes up with, there is still going to have to be a large volume of regulations in transportation and, in particular, in the air industry, that will have to remain in place?

Mr. Loberg: It will. And I am very concerned by one specific issue on the technical end of regulation. In our meeting with Mr. Lafleur he said: Well, maybe we are a little short staffed. But if we staff up to—something I think he called “an A base budget”; I am not familiar with the precise terms for those kinds of things in government—we can handle it. Then we can get out there and we can handle it. Well, I am told there is a hiring freeze on that end of government. They do not even have their existing authorities filled, let alone enough to cover the increased workload that deregulation is going to produce.

Mr. Benjamin: Is it not correct from your experience that, with the cutbacks and restraints, even the government itself, let alone the industry, have compromised safety by being short-staffed and having an insufficient . . .

Mr. Forrestall: Just look at Bill C-36.

Mr. Benjamin: Does that not automatically result in an increased risk or compromise of the necessary safety and security regulations that we have?

Mr. Loberg: It does. And the specific concern, Mr. Chairman, if I could just bring it back to the issue of the turmoil that this . . . You go through Douglas' litany from this thing, and he goes through all this list of things, and he says: But those of us who are a company of aviation safety officers, we can get out there and we can make sure we do not allow these kinds of breaches in safety to take place.

• 1045

The only way we are going to stop this is if there is sufficient money around for carriers to engage in the kind of reasonable safety practices we need, and the travelling public bloody well deserves. We also have to allow Transport Canada to have sufficient manpower to engage in the kind of supervisory work the travelling public deserves.

The Chairman: This is fine, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just a final point to the witness. Would you elaborate on the matter of the deregulation? Everybody agrees: No compromise on safety and security. Agreeing to it and getting it implemented is another matter. In some other areas, I am of the view that if they want to deregulate air fares, and if somebody is dumb enough to sell

[Translation]

qui n'est vraisemblablement pas la meilleure expression qu'on ne puisse trouver, car aux États-Unis, cela inclu les services réguliers, ce qui n'est pas le cas ici, a été très forte.

M. Benjamin: Oui. Justement, je ne comprends pas toutes ces belles paroles dont on nous affuble, ce monde rêvé que sera une industrie des transports déréglementée alors qu'en fait, n'est-il pas vrai que quelques décisions que prennent ce Comité ou le gouvernement, l'industrie des transports et en particulier l'industrie aéronautique devra toujours être largement réglementée?

M. Loberg: Absolument. Et je suis très inquiet d'un règlement technique. Lorsque nous nous sommes entretenus avec M. Lafleur, il nous a dit que notre personnel n'était peut-être pas assez nombreux, mais que si nous passions à un «budget de base A», et je ne sais pas ce que cela veut dire exactement, nous n'aurions pas de problème. Nous pourrions y arriver. Or, on me dit que le gouvernement n'embauche plus personne. Les postes vacants ne sont même pas comblés et ce, sans parler de la charge de travail supplémentaire qu'imposera la déréglementation.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas, d'après ce que vous savez, que, compte tenu de toutes ces réductions et restrictions, le gouvernement lui-même, et sans parler de l'industrie elle-même, a compromis la sécurité en étant à court de personnel et en ayant insuffisamment de . . .

M. Forrestall: Lisez le projet de loi C-36.

M. Benjamin: Cette pénurie de personnel n'entraîne-t-elle pas automatiquement des risques accrus ou une diminution de la sécurité?

M. Loberg: Absolument. Et ce qui m'inquiète le plus, monsieur le président, si vous me permettez de revenir à ce tollé qu'a soulevé . . . Il suffit d'écouter les litanies incessantes de Douglas qui dit: mais nous sommes chargés de la sécurité de l'aviation et nous allons veiller à ce que ces entraves à la sécurité ne se produisent pas.

Nous ne mettrons fin à tout cela que si les compagnies aériennes ont suffisamment d'argent pour veiller à ce que la sécurité soit respectée et c'est là la moindre garantie que l'on puisse donner à ceux qui prennent l'avion. Le ministère des Transports doit également se doter du nombre d'inspecteurs nécessaires et c'est le moins que l'on puisse offrir aux voyageurs.

Le président: C'est tout, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Permettez-moi une dernière question, monsieur le président. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de la déréglementation? Chacun convient que la sécurité ne doit pas être compromise. Mais en convenir et l'appliquer sont deux choses différentes. Dans certains autres domaines, j'estime que si les tarifs aériens doivent être libérés,

[Texte]

seats at less than cost this is their problem. On the matter of ease of exit and entry: We are continually bombarded with, you know, the free and open market, and let the devil take the hindmost. If the guy goes broke that is tough cookie; he goes broke. Do you think there should be some kind of regulation on exit and entry into—whether it is charter, or whether it is feeder routes—what the market will bear, in order that the number that are in there will remain viable and still competing? Or should we just throw the exit and entry wide open?

Mr. Loberg: Obviously, my suggestion that we need to move cautiously and be careful would indicate my inclination that we do need some kinds of regulations. I am a free enterpriser. I am bloody well in business. This is what some people seem to forget: That I am in business, in a competitive marketplace. It does alarm me that we seem to be marching full bore into this without nearly enough information on the implications.

The Chairman: Fine, thanks, Mr. Benjamin. Do you think, Mr. Loberg, that the recent changes in the Aeronautics Act, Bill C-36, with emphasis on safety, is trying to address some of the things that you say are very much a problem in the industry.

Mr. Loberg: I think it has made some major gains. I am certainly not an expert on that specific piece of legislation, but what the technical people tell me is that it now gives them teeth where they did not have teeth before. Where are they going to sink them?

The Chairman: As long as they have the staff to have the teeth to sink, some of your concerns would be alleviated. Is this correct?

Mr. Loberg: Yes.

Mr. Forrestall: Surely, you have some moral obligation and responsibility as a carrier and an operator yourself, with respect to safety. You are suggesting that the department have an inspector virtually on every flight, or standing by before you take off. How do you perceive your own level of responsibility?

The Chairman: Okay, I will let that come, but we have to keep some order here. I will allow that, since it was right on point, but I want to get to Mr. Mantha and Mr. Tobin because we are running overtime.

Mr. Loberg: I would think, yes. Indeed, I believe the members of our association have a very high moral standard, and a certain practical business sense about it. Some of these new one-man, one-airplane, have-plane-will-fly things do not have it.

The Chairman: Thank you, Mr. Loberg. Mr. Mantha, please. We are here to get evidence. We are not here to argue. I mean, we want to get all shades of opinion, so we can put it into this report and try to cover as many bases as we can. We will not cover them all.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

et si quelqu'un est suffisamment bête pour vendre des sièges à un prix inférieur à leur coût, cela les regarde. Pour ce qui est de la facilité d'accès, on entend continuellement parler des forces vives du marché et advienne que pourra. Si quelqu'un fait faillite, eh bien tant pis, il fait faillite, point final. À votre avis, l'accès au marché va-t-il être réglementé, qu'il s'agisse de vols nolisés ou de vols réguliers, pour que les compagnies existantes puissent survivre et demeure concurrentielles? Ou alors devrions-nous ouvrir les portes toutes grandes?

M. Loberg: Je vous ai dit qu'il fallait avancer à petit pas ce qui signifie de toute évidence que je suis partisan de l'imposition de certains règlements. Je suis un adepte de la libre entreprise. J'ai un commerce. Et c'est ce que semble oublier certains: que j'aie un commerce et que je dois livrer bataille à mes concurrents. J'ai l'impression que nous nous lançons là-dedans les yeux fermés sans savoir quelles en seront les conséquences et cela m'inquiète énormément.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Loberg, pensez-vous que les modifications apportées récemment à la Loi sur l'aéronautique, le projet de loi C-36, qui mettent l'accent sur la sécurité, s'attaquent au problème que vous percevez dans cette industrie?

M. Loberg: Je crois qu'il comporte de bons points. Je ne connais pas à fond les dispositions de ce projet de loi, mais les experts me disent qu'ils auront maintenant davantage d'influence qu'ils n'en avaient auparavant. Mais comment l'exerceront-ils?

Le président: Certaines de vos inquiétudes disparaîtraient si le personnel nécessaire était embauché, n'est-ce pas?

M. Loberg: Oui.

M. Forrestall: Mais vous-même, en tant que transporteur et exploitant, vous avez des obligations et des responsabilités envers la sécurité de vos passagers. Vous êtes en train de nous dire qu'un inspecteur devrait se trouver dans chaque avion ou presque ou être en disponibilité avant le décollage. Comment percevez-vous vos propres responsabilités?

Le président: Je vais vous laisser répondre à cette question, mais nous allons devoir adopter une certaine discipline. J'autorise cette question, car elle était dans le vif du sujet, mais je voudrais passer à M. Mantha et à M. Tobin avant que nous n'ayons plus de temps.

M. Loberg: Vous avez entièrement raison. Je crois effectivement que les membres de notre association possèdent un degré de responsabilité très élevée et d'une certaine dose de sens pratique. On ne peut pas en dire autant de ceux qui pilotent leur propre avion et qu'ils l'offrent à tout venant.

Le président: Merci, monsieur Loberg. Monsieur Mantha, vous avez la parole. Nous sommes ici pour recueillir des faits concrets et non pas pour se lancer dans des discussions politiques. Nos voulons savoir ce que chacun pense, pour que notre rapport puisse en tenir compte et être aussi complet que possible. Mais il ne sera pas parfait.

M. Mantha: Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: I am not going to let repetitive questions come up, especially when we are running behind the timetable.

Mr. Mantha: You seem to be running your co-op. You seem to be controlling the whole... Do you have other carriers working with you?

Mr. Loberg: No, we are strictly a voluntary no-budget association of carriers.

Mr. Mantha: Yes, associated, which is basically like a co-op.

Mr. Loberg: No, there are no arrangements, whatsoever. Initially, we were formed to represent the interests of 13 independent carriers to the Alberta Workers' Compensation Board.

Mr. Mantha: Do you get special rates, as a group, of some kind of an insurance coverage?

Mr. Loberg: Absolutely not. No.

Mr. Mantha: I do not understand you. I think you would make a good politician. You seem to be skating around everything.

The Chairman: Speak for yourself, Mr. Mantha.

Mr. Mantha: No. He told me he would be a good politician, but anyways... I do not understand where you are going or where you are coming from. You are for deregulation. You are for some regulations of some kind. This government has been trying to streamline what has been going in—the fat salaries of different people, extra people, baggage. Do you actually think this government would leave airplanes flying in the air like a wheelbarrow with wings and a motor just to be competitive against you or other people like you? I think the regulations ensure that when somebody does get a license to move goods or people, it will be in the best interests of the people and the safety of the people to start with. You seem to be protecting that group of 13, or whatever it is. I think he is making the whole thing so confusing that you are actually telling us you are here looking out for yourself, but what do you really want? What are you after?

• 1050

Mr. Loberg: What we are after is further investigation into the safety implications of a wide open, totally competitive, unrestricted marketplace.

Mr. Mantha: I would support that, but the thing is—I have a business—as long as government does not put any grants to be in competition with you, I do not see what your problem is. I think you are scared of open competition and you are using deregulation for your own interest.

Mr. Loberg: We have competition, sir.

Mr. Mantha: Yes, but new competition.

Mr. Loberg: We will get new competition in a regulated marketplace. What I am concerned about is rapid change, the

[Translation]

Le président: Je n'autoriserai pas de questions qui auront déjà été posées, surtout que nous sommes en retard.

M. Mantha: Vous semblez administrer votre propre entreprise. Vous semblez contrôler... D'autres compagnies travaillent-elles avec vous?

M. Loberg: Non, nous sommes une association bénévole de compagnies aériennes et nous ne possédons pas de budget.

M. Mantha: Oui, vous êtes associé, comme une coopérative.

M. Loberg: Non, nous n'avons pas de statuts. Au départ, nous devions représenter les intérêts de 13 compagnies indépendantes auprès de la Commission des accidents du travail de l'Alberta.

M. Mantha: Bénéficiez-vous de tarifs d'assurance préférentiels, en tant que groupe?

M. Loberg: Absolument pas. Non.

M. Mantha: Je ne vous comprends pas. Je crois que vous réussiriez en politique. Vous semblez tourner autour du pot.

Le président: Et vous, monsieur Mantha?

M. Mantha: Non. Il m'a dit qu'il pourrait être un bon homme politique, mais de toute façon... Je ne vois pas où vous voulez en venir. Vous êtes partisan d'une certaine déréglementation et d'une certaine réglementation. Le gouvernement essaie de rationaliser cette industrie, les gros salaires, le personnel surnuméraire, les bagages. Pensez-vous réellement que le gouvernement autorisera des avions ressemblant à des brouettes dotées de deux ailes et d'un moteur à prendre l'air uniquement pour livrer la concurrence à des gens comme vous? Je crois que les règlements veillent à ce que l'intérêt et la sécurité des passagers soient assurés lorsque le gouvernement accorde à une compagnie un permis de transporter des biens ou des passagers. Vous semblez vouloir protéger ces 13 compagnies. Vous êtes tellement ambigu que vous nous dites en fait que vous ne cherchez qu'à assurer vos arrières, mais que voulez-vous exactement? Que cherchez-vous?

M. Loberg: Nous voulons savoir si la sécurité ne souffrira pas d'une ouverture toute grande des portes du marché, d'une libre concurrence sans restrictions aucunes, nous voulons que des études complémentaires soient faites.

M. Mantha: Moi aussi j'ai un commerce, et je suis d'accord avec vous. Mais tant que le gouvernement ne subventionnera aucune compagnie qui vous livrera concurrence, je ne vois pas ce que vous craignez. Je crois que la libre concurrence vous fait peur et que vous vous servez de la déréglementation pour servir vos propres intérêts.

M. Loberg: Cette concurrence existe déjà, monsieur.

M. Mantha: Oui, mais je vous parle de nouveaux concurrents.

M. Loberg: Même si le marché demeurerait encadré, cette nouvelle concurrence existerait. Ce qui m'inquiète, c'est la

[Texte]

velocity of that change. I wish some of you, gentlemen, could come to Alberta and meet some of the carriers in our association. We are a bunch of free enterprisers.

Mr. Mantha: I get that, but you also mentioned casualties a while ago. I mean, that is part of good business. Go down the main street in Vancouver; go down the main street in my part of the country where somebody who has been used to the old-type way; they did not want to change. Somebody coming in new has new ideas, new everything. I mean, that is part of who can make it and who cannot make it. It is a battle of who does not sleep at night-time to survive the next day. It is good for people, cheaper rates, and that is why I think deregulation is great. It puts everybody on their toes to be competitive. That is all I wanted to ask.

The Chairman: Yes. That is sort of an observation, really, but do you want to comment on the observation? Then we go to Mr. Tobin.

Mr. Loberg: If you are in the grocery business or in the golf course business, and your business begins to fail, you are not going to be flying airplanes with the potential to kill people if you violate safety matters. That is what is unique about the aviation industry.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much. Let me say to Mr. Loberg that I am extremely pleased that he is here. I am extremely pleased at his presentation. Quite frankly, there have been, in my judgment, a parade of people who have come before us to tell us the wonderful things about deregulation because it fits a certain philosophy or ideology, but we have not had enough of this kind of detailed presentation by a witness. So I congratulate you, sir, for being here and I congratulate you for the work you have put into this brief.

I come from a part of the country where the kind of service you provide is something that I avail on a regular basis—have all my life. I know what you are talking about. I want to say at the outset that I am convinced that Mr. Mazankowski, as a Minister and as an individual, knowing him as a man of integrity, does not want to see safety compromised one iota. I have no doubt about that.

Having said that, I have grave doubts about whether or not that will be the reality, despite his best intentions. Now, you have said to us a moment ago that on the certification level you were thoroughly checked out, but since you have been certified you might see an inspector once a year and then only for a few minutes. He then basically looks at your paperwork, and if that looks impressive, he is gone for another year. I do not know if I am reading you right, but what I am hearing from you is that in a tough environment with additional competition, you are worried that carriers who were under pressure, perhaps even yourself, would be forced to cut corners, and given the current level of inspection, you could do that and get away with it. As you pointed out, when you cut

[Traduction]

rapidité avec laquelle ces changements seront apportés. J'aurais aimé que vous puissiez rencontrer certains transporteurs de l'Alberta qui font partie de notre association. Vous constateriez que nous sommes tous adeptes de la libre entreprise.

M. Mantha: Je le sais, mais vous avez également parlé des victimes tout à l'heure. Mais cela fait partie des réalités du marché. Il vous suffit de parcourir la grand-rue de Vancouver ou la rue principale de mon village et vous constaterez que ceux qui sont installés depuis longtemps ne veulent pas changer. Mais quelqu'un de nouveau arrive et il a de nouvelles idées, tout est nouveau. C'est normal, il y en a qui survivront et il y en a d'autres qui ne survivront pas. Chacun doit se décarcasser pour survivre au lendemain. La diminution des tarifs aériens est une bonne chose pour tout le monde, et c'est la raison pour laquelle je suis partisan de cette déréglementation. Tout le monde est sur le qui-vive et doit demeurer concurrentiel. C'est tout ce que je voulais dire.

Le président: Merci. C'est plutôt une observation que vous avez faite, mais voulez-vous dire ce que vous en pensez? Nous passerons ensuite à M. Tobin.

M. Loberg: Si vous êtes propriétaire d'une épicerie ou d'un terrain de golf, et que votre entreprise bat de l'aile, vous n'allez pas piloter des avions en songeant à ceux que vous pourriez tuer si vous enfreniez les règles de sécurité. C'est ce qui est unique à propos de l'industrie aéronautique.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je vous remercie, monsieur le président. Permettez-moi de dire à M. Loberg que je suis très content qu'il soit ici aujourd'hui. Pour être tout à fait honnête, je dois dire que nous avons vu défiler un tas de gens qui sont venus nous parler de toutes les bonnes choses que pourrait entraîner la déréglementation de cette industrie parce qu'il est de bon ton de le faire de nos jours, mais ce qui nous a manqué, ce sont des exposés circonstanciés comme celui-ci. Je vous félicite donc, monsieur, de vos efforts et du travail que vous avez accompli.

Je viens d'une région où je suis obligé de recourir régulièrement aux services que vous offrez; cela a été le cas toute ma vie. Je sais donc de quoi vous parlez. Je voudrais dire d'emblée que je suis convaincu que M. Mazankowski, le ministre et l'homme, connaissant bien son intégrité, ne désire pas que la sécurité soit compromise. J'en suis persuadé.

Cela dit, je doute fort que cela soit le cas, quelles que soient ses intentions. Vous nous avez dit tout à l'heure que vous aviez été inspecté à fond lorsque vous avez demandé votre permis d'exercer, mais que depuis lors, vous n'avez vu d'inspecteurs qu'une fois par an et encore et seulement quelques minutes. Il consulte vos dossiers, et s'il est satisfait, vous ne le revoyez que l'année suivante. Je ne sais pas si je vous ai bien compris, mais vous semblez dire que si la concurrence devient féroce, vous craignez que les compagnies qui se sentent acculées, peut-être même vous-même, ne soient obligées de parer au plus pressé, ce que vous pourriez faire et vous en tirer, compte tenu du degré d'inspection actuel. Comme vous l'avez dit, si vous le faites pour un terrain de golf, cela signifie que le terrain ne

[Text]

corners on a golf course, it means that the greens are not as good as they used to be; when you cut corners on an aircraft, it means people could be dead. Is that what you are telling us?

Mr. Loberg: Absolutely. A slight point of clarification is that we do see carrier inspectors for more than a few minutes. We normally see them for somewhere between an hour and, at the very longest, half a day. We normally see them for somewhere between an hour, and at the very longest, half a day, depending on whether it is an inspection.

• 1055

Mr. Forrestall: This is a mechanic's decision . . .

The Chairman: Mr. Forrestall, we have a witness, and the man is before Mr. Tobin. We are not going to have these interjections. You can catch the eye of the Chair and ask questions in the usual way.

Please continue, Mr. Tobin. We are here not to argue with witnesses; we are here to elicit information.

Mr. Forrestall: Well, I do not want misinformation.

The Chairman: Mr. Forrestall, we are all competent to judge whether it is misinformation or depending on whose opinion it is. That is what we are going to do when we finally get behind closed doors and write our report.

Mr. Tobin: Mr. Loberg, please continue. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Loberg: There is no doubt in my mind, whatsoever, that there are two ways a carrier can cut corners and get away with it. One is to ensure that his paperwork is spotlessly clean, while his methods of operations may not be actually as clean.

The second thing that will happen is that there will be a steady erosion of good practice because of the economic pressure. Components on aircraft that do not need to be changed until 1,200 hours of service, but in real terms work best if they are changed at 800 hours, and cost thousands of dollars, are going to be stretched; and during that stretching process, the paperwork is still going to be perfect.

Mr. Tobin: You are saying, given the current manpower that is available, that can be done, and can be hidden with some degree of success for some time?

Mr. Loberg: Yes, manpower, and techniques too.

Mr. Tobin: Please explain.

Mr. Loberg: The technique is to come and look at the paperwork. There is also some surveillance that is done—and I would not for a minute expect any of you would believe me not to suggest that—where air carrier inspectors observe the general practices of airplanes, but they do not come and ride on our airplanes until there is a crisis situation. They recently rode on a carrier in Alberta, attempted to take some action, and were unsuccessful.

[Translation]

sera pas en aussi bon état que d'habitude; mais si vous parez au plus pressé dans votre branche d'activités, il pourrait y avoir des victimes. Est-ce ce que vous nous dites?

M. Loberg: Absolument. Je voudrais préciser toutefois que les inspecteurs ne restent pas que quelques minutes. Ils restent entre une heure et une demi-journée, tout au plus. Cela dépend s'ils viennent pour une inspection ou pas.

M. Forrestall: Cette décision est prise par un mécanicien . . .

Le président: Monsieur Forrestall, c'est M. Tobin qui interroge notre témoin. Ces interruptions constantes ne seront plus autorisées. Vous pouvez demander la parole au président comme d'habitude.

Continuez, je vous en prie, monsieur Tobin. Nous ne sommes pas ici pour contester ce que disent les témoins, mais pour obtenir des renseignements.

M. Forrestall: Mais je ne veux pas que ces renseignements soient faux.

Le président: Monsieur Forrestall, nous sommes tous suffisamment compétents pour juger si ces renseignements sont faux ou non; cela dépend de ce que nous pensons. C'est ce que nous ferons lorsque nous nous réunirons à huis clos pour rédiger notre rapport.

M. Tobin: Monsieur Loberg, continuez, je vous en prie. Merci, monsieur le président.

M. Loberg: Je suis convaincu qu'un transporteur peut prendre des raccourcis et s'en tirer de deux façons. La première est de s'assurer que ces dossiers ne présentent aucune faille, alors que ces méthodes d'exploitation peuvent en présenter.

Deuxièmement, la concurrence et les pressions financières entraîneront une érosion du respect des règles. Les pièces détachées qui n'ont besoin d'être changées qu'après 1,200 heures de service, même s'il est préférable de les changer après 800 heures de service, et qui coûtent des milliers de dollars, ne vont pas l'être; et entretemps, les dossiers seront tenus à jour.

M. Tobin: Vous ne dites que ceci est donc possible, compte tenu de la pénurie de main-d'oeuvre, que l'on peut s'en tirer pendant un certain temps?

M. Loberg: Oui, non seulement la main-d'oeuvre, mais les techniques également.

M. Tobin: Veuillez préciser.

M. Loberg: Ce que j'entends par là, c'est qu'il suffit de consulter les dossiers. Une certaine surveillance est également exercée, et je n'ai jamais dit que ce n'était pas le cas, mais si les inspecteurs se penchent sur l'exploitation des compagnies elles-mêmes, ils ne montent dans un avion que lorsqu'il y a une crise. Ils sont récemment montés dans un avion en Alberta, ont essayé d'imposer certaines mesures et ce, sans succès.

[Texte]

Mr. Tobin: Let me ask you this question. You have come before us as an association, primarily from Alberta, and you represent a kind of service that is common right across the country. I was trying to make the point earlier that when we talk about this kind of service, it is not just in one or two places, it is available right across the country. Have you had any exchange of views with other groups, or other carriers in other parts of the country in similar circumstances? And would you say that what you are saying to us this morning reflects the Alberta situation, the Alberta reality, because of the recession, which has been felt right across the country, and there is a squeeze on; or does it reflect perhaps the thinking of people in your kind of industry right across this country?

Mr. Loberg: I think it reflects the feeling of people in our kind of industry across the country. The only real communications we have had have been with the Northern Air Transport Association out of the Northwest Territories, and a limited amount of communication with the Quebec Air Transport Association.

Mr. Tobin: One last question, Mr. Chairman. We were told when we began this exercise that a Mr. Keith Thompson, formerly of the CTC, who is now seconded to the Minister, and basically is the chief architect of this *Freedom to Move* document in this whole exercise and, I presume, the legislation that follows in the new year, had undertaken absolutely extensive consultations with industry players and other groups right across the country in advance of our undertaking this exercise. In fact, I am sure in many cases we are hearing from people who have already talked to the Minister, who have already talked to Mr. Thompson, and so on. Was your group consulted by Mr. Thompson and his officials in advance of the *Freedom to Move* document being released in July?

Mr. Loberg: No, we were not.

Mr. Tobin: You were not consulted. So this is really your first opportunity, outside of your attempts to be heard in Ottawa, to make your views known?

Mr. Loberg: That is correct.

Mr. Tobin: I would submit, Mr. Chairman, in that event they are very important. Thank you.

The Chairman: Mr. Angus, a very short question, or two.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

In your industry in Alberta, is one of the indicators of a poorly run shop staff turnover, whether it is pilots, mechanics, what have you? In other words, the good operators keep their people; that the ones who are pushing things to the limit tend to have employees who stay long enough to find out what the hell is really going on and then get out of there. Is that a safe observation to make?

Mr. Loberg: That is an accurate observation.

Mr. Angus: Are there sectors of the industry, and I would assume that these are outside of your members, who do operate in that manner in Alberta, and, in fact, could be readily identified by the inspection staff?

[Traduction]

M. Tobin: Permettez-moi de vous poser la question suivante. Vous représentez une association, de l'Alberta principalement, et vous offrez des services courants dans ce pays. Ce que je disais tout à l'heure, c'est lorsque nous parlons de ces services, ils n'existent pas dans un ou deux endroits, mais sur l'ensemble du territoire. En avez-vous parlé à d'autres groupes, à d'autres compagnies qui se trouvent dans la même situation que vous mais dans d'autres régions du pays? Et diriez-vous que ce que vous nous dites ce matin traduit bien la situation en Alberta, la réalité albertaine, la récession dont les effets se sont fait sentir partout dans le pays? Ou vos propos reflètent-ils ce que pensent ceux qui sont dans la même branche d'activités que vous au Canada?

M. Loberg: Je crois que mes propos reflètent ce que pensent ceux qui sont dans la même branche d'activités que moi. Nous n'avons eu d'échanges qu'avec l'Association du transport aérien dans le Nord des Territoires du Nord-Ouest et avec l'Association du transport aérien du Québec.

M. Tobin: Une dernière question, monsieur le président. Lorsque nous avons commencé cet exercice, on nous a dit qu'un certain M. Keith Thompson, ex-fonctionnaire de la Commission canadienne des transports, détaché auprès du ministre et architecte principal de ce document *Aller sans entraves* et, je présume, du texte de loi qui sera présenté l'année prochaine, avait consulté à fond les principaux intéressés et autres groupes de ce pays bien avant que nous n'entamions cet exercice. En fait, je suis sûr que nous revoyons, dans de nombreux cas, les mêmes personnes qui se sont déjà entretenues avec le ministre, avec M. Thompson et ainsi de suite. Votre groupe a-t-il été consulté par M. Thompson et ses collègues avant que le document intitulé *Aller sans entraves* soit rendu public en juillet dernier?

M. Loberg: Non, nous n'avons pas été consultés.

M. Tobin: Vous ne l'avez pas été. C'est donc la première fois, hormis vos tentatives effectuées à Ottawa, que vous avez l'occasion de présenter votre point de vue?

M. Loberg: C'est exact.

M. Tobin: Dans ce cas, permettez-moi de vous dire, monsieur le président, qu'il est très important. Merci.

Le président: Monsieur Angus, vous avez droit à une ou deux toute petites questions.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

De votre branche d'activité en Alberta, le renouvellement de la main-d'oeuvre, qu'il s'agisse des pilotes, des mécaniciens ou autres, est-il révélateur d'une entreprise mal gérée? En d'autres termes, les bons employeurs conservent leur personnel et les employés qui travaillent pour des compagnies qui exagèrent ont tendance à rester suffisamment longtemps pour comprendre ce qui se passe et ensuite partir. Est-ce exact?

M. Loberg: Oui.

M. Angus: Existe-t-il des compagnies, et je suppose que cette observation ne s'applique pas à votre association, qui gèrent leurs affaires ainsi en Alberta et que les inspecteurs pourraient en fait facilement découvrir?

[Text]

Mr. Loberg: Yes, that is accurate.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

• 1100

The Chairman: Thank you, Mr. Angus, and thank you very much, Mr. Loberg, for bringing your views and having this extensive questioning. Your brief is going to be assessed, analysed, dissected by staff and members. Thank you very much for your presentation this morning.

Colleagues, our next witness is CALFAA, the Canadian Air Line Flight Attendants' Association. I call Faye Douglas, the chairperson, to present the brief, which is now being circulated to members.

I welcome you, CALFAA, to the table. I gather you have been in the audience, so you sort of know what part of the format is. Your brief is very comprehensive, and we understand some of the problems in getting it to us before this morning. As I said earlier, regardless of the questioning, it is being assessed and dissected by our staff and will also be read further by the members. Do you have sort of an overview, so that we can get into the questions?

Ms Faye Douglas (General Chairperson, Pacific Western Airlines Component, Canadian Air Line Flight Attendants' Association): Yes. I will not be reading the brief; I will just do a brief overview so that there is time for questions.

The Chairman: Thanks.

Ms Douglas: First of all, my name is Faye Douglas. I am a flight attendant with Pacific Western Airlines, and have been one for the last sixteen and a half years. I am appearing on behalf of my union, which is the Canadian Air Line Flight Attendants' Association. We represent 6,000 flight attendants across Canada.

• 1105

It is clear this government intends to implement full scale deregulation without considering the effects on the thousands of Canadians who work in the aviation industry. According to the *Freedom to Move* document:

The emphasis will be on providing transportation services at the lowest possible costs, subject only

The emphasis is mine.

to the overriding priority of a high level of safety.

It is evident that this government has no regard for the possible cost in job security, wages, working conditions and labour relations to the 40,000 Canadians presently employed in the aviation industry.

Our members in CALFAA are already suffering the effects of the government's promise of open competition. Labour relations have never been so bitter with both wages and

[Translation]

M. Loberg: Oui, vous avez raison.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus et permettez-moi de vous remercier, monsieur Loberg, de nous avoir présenté votre point de vue et d'avoir subi si gentiment cet interrogatoire. Nos chargés de recherche et les députés vont évaluer, analyser et disséquer votre mémoire. Nous vous en remercions.

Mesdames et messieurs, nous accueillons maintenant l'Association canadienne des agents de bord. Je demanderais à Faye Douglas, présidente, de bien vouloir présenter son exposé qui est en train d'être distribué aux députés.

Soyez la bienvenue. Je suppose que vous étiez parmi les spectateurs et que vous savez comment nous procédons ou à peu près. Votre mémoire est très long et nous avons pris connaissance des problèmes que vous avez eus pour nous le faire parvenir avant ce matin. Comme je l'ai dit antérieurement, quelles que soient les questions qui vous sont posées, nos chargés de recherche analysent et dissèquent tous les mémoires qui sont lus par la suite par les députés. Pouvez-vous nous donner les points saillants de votre mémoire, pour que nous puissions passer aux questions?

Mme Faye Douglas (présidente générale, section Pacific Western Airlines, Association canadienne des agents de bord): Oui. Je n'entends pas lire notre mémoire; je me contenterai de vous en donner les points saillants pour que nous puissions répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie.

Mme Douglas: Je me nomme Faye Douglas, je suis agent de bord des *Pacific Western Airlines* et ce, depuis seize ans et demi. Je comparais ici au nom de mon syndicat, l'Association canadienne des agents de bord qui représente 6,000 agents au Canada.

Il est évident que le gouvernement entend imposer une dérèglementation totale de l'industrie des transports sans tenir compte de ses effets sur les milliers de Canadiens qui travaillent dans l'industrie aéronautique. Permettez-moi de citer un passage du document *Aller sans entraves*:

D'insister sur la prestation de services de transports aussi peu onéreux que possible, le tout ne demeurant assujéti

C'est moi qui souligne.

qu'à la priorité d'assurer un haut degré de sécurité.

Il est évident que le gouvernement se désintéresse totalement de la sécurité de l'emploi, des salaires, des conditions de travail et des relations de travail des 40,000 Canadiens employés actuellement par l'industrie aéronautique et des coûts que cela pourrait entraîner.

Les membres de l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes subissent déjà les effets de la libre-concurrence promise par le gouvernement. Les relations

[Texte]

working conditions under attack by employers eager to, in their view, gain the competitive edge. If the government's promise of total deregulation is carried out, in our view the impact on employees will be disastrous.

The majority of our members have worked as flight attendants for ten years or more. In return for our many years of high productivity and contribution to company profits, airlines employers are currently requiring us to perform more service duties in less time with no increase in staff.

At the bargaining table the air carriers are rewarding us for our long hours of work and service by demanding lower wages, and again, longer hours of work. This is all done in the name of deregulation and competition. The result is an unprecedented deterioration in the labour relations in the airline industry. This summer, flight attendants at CP Air were forced into a brief strike. That is the first such strike in 34 years. There was a six week strike against Air Canada, the first strike in 36 years on the national flag carrier. In about 37 hours, 1800 employees at Pacific Western Airlines will be on the picket lines in all likelihood.

Our amicable labour relations in Pacific Western Airlines have deteriorated to an abysmal point. I have been involved in the labour relations of Pacific Western for the last ten years. Although PWA is one of the most profitable airlines, not only in Canada, but in North America, it is using deregulation as an excuse to gut the collective agreements of the three major unions that have helped to make that company profitable. Eighteen hundred of its 2800 employees are under the gun.

The Minister of Transport has stated in his *Freedom to Move* document that under deregulation he intends to maintain a climate of "positive, co-operative labour relations". He has also stated his intent to protect employee interests and to consult employee representatives. We ask the Minister of Transport to carry out his good intentions by taking the following actions:

Proclaim Bill C-34, which would provide the first-time occupational health and safety protection for flight attendants under Part IV of the Canada Labour Code.

Amend the Bankruptcy Act to prohibit an airline from using bankruptcy legislation to avoid collective agreement obligations and to ensure that flight attendant wages are protected in the event of airline bankruptcy caused by deregulation.

To ensure adequate severance pay for flight attendants and others in the industry laid off due to the effects of deregulation.

To prohibit layoffs as a result of mergers and acquisitions.

[Traduction]

de travail n'ont jamais été aussi aigres, les employeurs reniant tant les salaires que les conditions de travail dans le but de s'assurer, à leur avis, une avance. Si le gouvernement met à exécution son intention de déréglementer l'industrie aéronautique dans son intégralité, les effets ressentis par les employés seront désastreux.

La majorité de nos membres sont agents de bord depuis 10 ans ou plus. En remerciement des nombreuses années que nous avons passé à maintenir une productivité élevée et à contribuer aux bénéfices des compagnies aériennes, nos employeurs nous demandent maintenant d'effectuer un nombre croissant de tâches en moins de temps et sans augmentation des effectifs.

A la table des négociations, les compagnies aériennes nous remercient de nos longues heures de travail et de service en réduisant nos salaires et en rallongeant nos heures de travail. Tout ceci est fait au nom de la déréglementation et de la concurrence. Il en résulte une détérioration sans précédent des relations de travail dans l'industrie aéronautique. Cet été, le personnel navigant de CP Air a dû faire grève brièvement. C'était la première grève de ce genre en 34 ans. Les employés d'Air Canada ont fait grève pendant six semaines, première grève en 36 ans. Dans 37 heures environ, 1,800 employés de Pacific Western Airlines entameront la grève selon toute vraisemblance.

Les relations de travail, jadis détendues, à la Pacific Western Airlines ont atteint leur plus bas niveau. Je m'intéresse à cette question à la Pacific Western depuis 10 ans. Bien que la PWA soit l'une des compagnies aériennes les plus rentables, non seulement au Canada, mais en Amérique du Nord, elle se sert de la déréglementation comme excuse pour vider les conventions collectives des trois principaux syndicats qui ont contribué à rendre cette compagnie rentable. Mille huit cents employés sur 2,800 sont visés.

Le ministre des Transports a déclaré dans le document *Aller sans entraves* qu'il entend maintenir un climat de «relations de travail positives et solidaires» lorsque l'industrie des transports serait déréglementée. Il a également fait état de son intention de protéger les intérêts des employés et de consulter le représentant. Nous demandons au ministre des Transports de donner suite à ses bonnes intentions en adoptant les mesures suivantes:

Adopter le Bill C-34, qui permettrait pour la première fois au personnel navigant de bénéficier des mêmes règles de santé et de sécurité au travail aux termes de la partie 4 du Code canadien du travail.

Modifier la Loi sur les faillites de façon à interdire à toute compagnie aérienne d'invoquer cette législation dans le but de ne pas respecter les obligations qui lui sont faites aux termes des conventions collectives et à s'assurer que les salaires des agents de bord sont protégés en cas de faillite d'une compagnie aérienne provoquée par la déréglementation de cette industrie.

Octroyer des indemnités de départ raisonnables au personnel navigant et aux autres employés de cette industrie qui serait licenciée à la suite de la déréglementation de cette industrie.

Interdire tout licenciement imputable à des fusions ou acquisitions.

[Text]

To place a legal cap on the maximum flight time and duty time for flight attendants.

To prohibit airline companies from hiring people to replace employees who are locked out or on strike.

The Chairman: Those are basically found on page 10 of your brief.

Ms Douglas: Yes, they are found there.

In *Freedom to Move* this government has given its commitment to protecting employee interests in a deregulated industry and to consult employee representatives. Assuming that this commitment is *bona fide*, CALFAA looks forward to early discussions with officials of Transport Canada regarding the impact of deregulation on flight attendants and the need for protective legislation.

This is our first opportunity to discuss these things.

The Chairman: Thank you very much for giving us the overview of your brief. Mr. Ouellet.

• 1110

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank the witnesses for appearing and presenting on behalf of the unions their position.

I gather that the proposals on page 10 of your memorandum are a series of recommendations that you believe should be dealt with urgently in an effort to improve labour relations. Do you consider these recommendations as also being part and parcel of any further movement in a deregulation move? In other words, if these were to be approved and implemented, would you accept deregulation?

Ms Douglas: It appears that deregulation is not something over which I am going to have a choice to accept or reject. Again, I am employed by a single airline; I am not employed by the union. The prosperity of my airline impacts directly on my life. I think that competition is healthy, but I have very much the same fears as the gentlemen who appeared previously. We are concerned that the market in Canada cannot support unlimited competition, that the regulations in the industry are not sufficient to guarantee the safety under a fiercely competitive market and that the working people in the industry need protection such as we have listed here, if there is to be deregulation.

Mr. Ouellet: There is one aspect that you have not raised but I think it is extremely important. You represent a class of workers who are women. A large portion of your membership is made up of women. Efforts should be made to ensure and protect fairness in the market, equality of opportunity and equality of pay. Do you foresee that deregulation would not be really a step forward for women but possibly one or two steps backward?

[Translation]

Imposer, par voie législative, un plafond au nombre d'heures de vols et de présence du personnel navigant.

Empêcher toute compagnie aérienne d'embaucher du personnel en remplacement des employés en lock-out ou en grève.

Le président: Ces mesures se trouvent à la page 10 de votre mémoire, n'est-ce pas?

Mme Douglas: En effet.

Dans le document *Aller sans entraves*, le gouvernement s'est engagé à protéger les intérêts des employés lorsque cette industrie sera déréglementée et à consulter les représentants syndicaux de ces employés. Si cet engagement a été pris en toute bonne foi, l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes entend s'entretenir le plus rapidement possible avec les responsables du ministère des Transports pour discuter de l'impact de la déréglementation de l'industrie aéronautique sur le personnel navigant et de la nécessité d'adopter une loi protégeant les intérêts de ces employés.

Aujourd'hui, c'est la première fois que nous avons l'occasion de présenter notre point de vue.

Le président: Je vous remercie de nous avoir donné les points saillants de votre mémoire. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je voudrais également remercier les témoins d'être venus et d'avoir présenté leur point de vue au nom de leurs syndicats.

Je suppose que les recommandations qui figurent à la page 10 de votre mémoire sont des recommandations qui devraient être adoptées le plus rapidement possible, à votre avis, dans le but d'améliorer les relations de travail. Estimez-vous que ces recommandations font également partie de tout accord de déréglementation? En d'autres termes, si ces recommandations devaient être approuvées et mises en application, accepteriez-vous que l'industrie aéronautique soit déréglementée?

Mme Douglas: Je ne pense pas avoir le choix. Je le répète, je suis une employée d'une compagnie aérienne et non pas du syndicat. La prospérité de la compagnie aérienne pour laquelle je travaille me touche directement. Je crois que la concurrence est une bonne chose, mais je partage les mêmes craintes que ceux qui ont comparu devant vous avant moi. Nous craignons que le marché canadien ne puisse supporter une concurrence illimitée, que la réglementation s'appliquant à cette industrie ne suffise pas à garantir la sécurité si les compagnies aériennes se livraient une concurrence sauvage et que les employés de cette industrie doivent être protégés comme nous l'avons dit plus haut, si le marché doit être libre.

M. Ouellet: Vous n'avez pas abordé une question et je crois qu'elle est extrêmement importante. Vous représentez surtout des femmes. Vos membres sont en grosse majorité des femmes et tout devrait être fait pour assurer une certaine justice, l'égalité des chances et des salaires. Ne pensez-vous pas que la déréglementation ne représentera-t-elle pas un recul de la position des femmes et non pas un bond en avant?

[Texte]

Ms Douglas: Certainly, the early indications we are getting are that the airlines are coming after all of the employees. Right now, I am involved in bargaining at Pacific Western. There are three groups of employees involved in bargaining: the machinists, the flight attendants and the ground service and passenger service personnel. The company is coming after the flight attendants, I would say, much harder than the other employees. We are the largest group. We have the largest component of women. I think they think that we are the weakest. I think they have underestimated us, but this is a personal opinion.

Certainly, among the salaried workers in the airline, the flight attendants are not the best-paid; they are in many instances somewhere in the middle or the lower part of the salary range. We think this reflects the general economic position of women in industry, period.

Mr. Ouellet: Your submission this morning contains information that is quite appalling, if it is true. On page 4, you say it is your information that the three carriers have entered into a territorial and non-aggression pact, whereby they have agreed not to compete with each other. This is a very serious matter and I see that you have attached an affidavit signed by an employee of Air Canada.

This goes totally contrary to our hope that there will be more competition under deregulation. It seems that some of the industry, if this is true, have decided to take it upon themselves to divide the market. They aim not to increase competition but to regulate the marketplace among themselves. Have you submitted this evidence to the Director, Investigation and Research, of Combines Investigation Act? Have you pushed this to a further examination? I think it is very serious, and should be followed to find out what exactly happened.

• 1115

Ms Douglas: This is the first time we have made this information public, today and in our brief. We have not followed it up as yet. But we too are very concerned with the effects of this in forming a coalition, or whatever you wish to call it, with the national flag carrier. The government carrier, when the government is espousing deregulation, gives us cause for great concern.

Mr. Carty was here this morning. I am not an analyst of the industry in any stretch of the imagination, but it seems to me we have PWA and Air Canada and Time Air and some of the others lining up on this side, and CP Air forming the monolith on the other side with the other carriers. What we are going to end up with is two giants, with no one able to compete. That is, in my limited view, what the effect of deregulation in the next few years is going to look like in Canada.

Mr. Ouellet: I want to thank you very much for making this information available to the members of the committee. I know all of us here will want to look at this very carefully to

[Traduction]

Mme Douglas: D'après ce que nous savons, les compagnies aériennes s'attaquent à tous les employés, sexes confondus. Je participe à l'heure actuelle aux négociations à la *Pacific Western*. Trois groupes d'employés sont en cause: les machinistes, le personnel naviguant et le personnel au sol. Je dois dire que la compagnie s'attaque davantage au personnel naviguant qu'aux autres employés. Nous représentons le groupe le plus important et le groupe où le nombre de femmes est le plus élevé. Je crois qu'ils pensent que nous sommes le groupe le plus faible. Ils nous ont sous-estimés, à mon avis, mais c'est là une opinion personnelle.

Mais parmi les salariés de cette industrie, les agents de bord ne sont pas les mieux rémunérés; dans de nombreux cas, ils se trouvent vers le milieu ou vers le bas de l'échelle des salaires. Nous pensons que ce phénomène traduit la situation économique des femmes en général dans l'industrie, point final.

M. Ouellet: Votre mémoire renferme des renseignements ahurissants, s'ils sont vrais. À la page 4, vous dites que vous croyez savoir que les trois compagnies aériennes ont conclu un pacte territorial de non-agression, selon lequel elles sont convenues de ne pas se livrer concurrence. Cette question est une question très grave et je vois que vous avez joint à votre mémoire une déposition sous serment signée par un employé d'Air Canada.

Nous pensions que la déréglementation de l'industrie aéronautique entraînerait une plus grande concurrence et ce que vous dites détruit nos espoirs. Il semblerait que certaines compagnies, si ce que vous dites est vrai, ont décidé de se partager le marché. Ainsi, leur but n'est pas de favoriser la concurrence mais de réglementer elles-mêmes le marché. Avez-vous présenté ces renseignements au directeur chargé de l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions? Avez-vous examiné davantage la chose? Elle me paraît très sérieuse et mérite une étude approfondie afin qu'on découvre ce qui s'est passé au juste.

Mme Douglas: C'est la première fois que, de vive voix et par écrit dans notre mémoire, nous divulguons ces renseignements au public. Nous n'avons cependant pas suivi le dossier jusqu'à maintenant. Cela n'empêche que nous aussi nous sommes très préoccupés par les répercussions sur la formation d'une coalition ou d'une autre forme de regroupement avec le transporteur national. Au moment même où le gouvernement préconise la déréglementation, le transporteur national nous préoccupe beaucoup.

M. Carty était ici ce matin. Je suis loin d'être un spécialiste de l'industrie, mais il me semble que, d'un côté, il y a *Pacific Western Air Line*, Air Canada, Time Air et quelques autres, tandis que, d'un autre, il y a CP Air et les autres transporteurs. Nous allons aboutir avec deux géants sans qu'aucun autre transporteur puisse leur faire concurrence. C'est tout au moins l'impression que me donne la déréglementation envisagée pour ces prochaines années au Canada.

M. Ouellet: Je vous remercie beaucoup d'avoir fourni ces renseignements aux membres du comité. Je suis sûr que tous voudront étudier la situation très attentivement afin de voir si

[Text]

find out if it is true, because if this is true it makes a farce of deregulation. While publicly the government is advocating deregulation, the players would decide among themselves to regulate the domain. I think it is a very serious situation, and I can assure you that we will pursue this matter and find out what happened and ask appropriate officials to investigate the matter.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. I am just going to ask . . . You say this is the first time you have alleged this information in public. His question was whether there has been any official complaint from your association to the director of combines. I gather there has not been, but do you intend to, regardless of what we might do?

Ms Douglas: I do not know if we intend to do that or not, quite frankly. I am the representative for the Pacific Western flight attendants, and basically I do bargaining. We did bring this up at the bargaining table at Pacific Western, and the company denied that there is any such agreement.

The Chairman: Thanks. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Ms Douglas, I want to thank you for this new information, because it has given me one more piece of the puzzle. I am from Thunder Bay. We are one of the shall we say recipients of the game that is being played by Air Canada and Air Ontario and Pacific Western. We were advised this spring by Air Canada that they were dropping the run from Winnipeg, Thunder Bay, Sudbury, and Ottawa; that would be replaced by Air Ontario. Then Nordair announced that they were going to compete on that same line, and then very quickly after that we were advised that Air Canada had purchased 24.5% of Air Ontario, along with Pacific Western.

I think your affidavit very clearly indicates a progression that has occurred. I would suggest, as has already been said, that it does make a mockery of the direction in which the government is heading and that it clearly prepares the way for the elimination of competition, which is the exact opposite of what *Freedom to Move* is supposed to represent.

Now, having made those comments, can I ask you . . . You made reference to a possible situation some 37 hours from now. How much impact does deregulation have on what you are doing at the bargaining table? What are you having to try to keep off the table?

Ms Douglas: The most massive concessionary demands that I have seen in 10 years of bargaining . . . Our collective agreement is under attack in every area, from wages, vacation, statutory holidays, sick leave. There are 166 demands for concessions, just from my group alone.

• 1120

The airlines—the major carriers—do not have a lot of room to cut costs. Their fuel costs largely are fixed. Certainly, there can be efficiencies in management and I think my airline has

[Translation]

tout cela est vrai, car la déréglementation est alors réduite à une farce. Alors que le gouvernement préconise la déréglementation publiquement, les intervenants se trouveraient à décider entre eux de réglementer le milieu. La situation me paraît donc très sérieuse, et je puis vous assurer que nous allons la suivre afin de savoir ce qui s'est passé et demander à qui de droit de faire enquête.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Pour ma part, je vais demander . . . Vous affirmez que c'est la première fois que vous faites de telles allégations en public. Il voulait savoir si votre association s'est officiellement plainte auprès du directeur des enquêtes sur les coalitions. Je suppose que non mais avez-vous l'intention de le faire, quel que soit ce que nous pourrions faire?

Mme Douglas: Franchement, je l'ignore. Pour ma part, je suis la déléguée syndicale du personnel de bord de la Pacific Western et je m'occupe avant tout des négociations collectives. La question a bien été soulevée auprès de la Pacific Western à la table des négociations mais elle a nié qu'il existait une telle entente.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Madame Douglas, je tiens d'abord à vous remercier de ces nouveaux renseignements car il m'ont fourni un autre morceau du puzzle. Je suis de Thunder Bay. Ma ville est l'une de celle qui font les frais du jeu joué par Air Canada, Air Ontario et Pacific Western. En effet, ce printemps, Air Canada nous a avisé qu'il n'y aurait plus de vols depuis Winnipeg, Thunder Bay, Sudbury et Ottawa; ces lignes seront prises en charge par Air Ontario. Ensuite, Nordair a annoncé qu'elle allait faire concurrence à Air Ontario sur les mêmes trajets, et très peu de temps après, on nous a également dit qu'Air Canada avait acheté une participation de 24.5 p. 100 dans Air Ontario en même temps que Pacific Western.

Votre affidavit indique très clairement qu'il y a eu une évolution. À mon avis, et je reprends ici des propos qu'on a déjà tenus, cela se trouve à contredire tout à fait les objectifs de la politique gouvernementale, et au contraire ouvre la voie à l'élimination de la concurrence, ce qui est tout à fait à l'opposé des buts de *Aller sans entraves*.

Cela étant dit, j'aimerais vous interroger . . . Vous avez mentionné la possibilité que quelque chose se passe dans trente-sept heures. J'aimerais donc savoir dans quelle mesure la déréglementation influe sur vos négociations collectives. Qu'est-ce que vous vous efforcez de ne pas devoir renégocier?

Mme Douglas: Les demandes de concessions les plus étendues que j'aie vues en dix ans de négociations . . . Notre convention collective est attaquée sur tous les fronts, que ce soit la rémunération, les vacances, les congés statutaires ou les congés de maladie. De notre seul groupe, la partie patronale demande 166 concessions.

Les principaux transporteurs aériens n'ont pas une marge de manoeuvre très large pour diminuer leurs coûts. Leurs coûts en carburant sont fixes dans une grande mesure. On peut toujours

[Texte]

one of the most efficient management groups. They have been extremely profitable and the only area that the airlines can cut, if they are going to cut fares, is the wages and working conditions of the workers—and that is what we see.

I think it is quite significant that this summer, there were a number of strikes or near-strikes in the airline industry. There have been one or two in the past, but this summer every single major carrier in Canada—and in my view, personal opinion only—if it had not been for orchestration on the part of mediation services, we would have all been on strike at the same time. I think it would have been frightfully embarrassing for the government and I do not think it is an accident that it did not happen. That is only my personal view.

Mr. Angus: Within those negotiations, though, are things such as increased use of part-timers, longer periods on duty, other procedures relative to safety—are those on the table? And is the company, in this case, or the companies in general, trying to change working conditions to the point where new lines that . . . in-air safety is being compromised?

Ms Douglas: Absolutely. The airlines are trying to increase the duty period up to 16 hours for flight attendants. Right now, basically Air Canada's is 13-15 after a six-week strike. The flight attendants relinquished that, in certain instances—up to 14 hours or 16 hours, depending on the situation. That is a very long time to be on duty. The companies are trying to increase the number of working days in a month. For the first time ever, Pacific Western is pushing for part-time flight attendants.

It pains me even to say it, but we have a proposal on the bargaining table; we are trying to negotiate smoke detectors in the washrooms. We have to try to negotiate it, because they cost money.

Mr. Angus: One final question, Mr. Chairman; mainly because I do not fully understand what the impact of a longer day in the air means. We are going to go through supper and what-have-you to hear briefs, but we are not in a situation where we are going to create any safety problems. Could you be very specific? In terms of the safety services, what does it mean for a flight attendant to work extra periods of time?

Ms Douglas: Contrary to popular belief, flight attendants are not there just to be friendly and serve meals. That is certainly part of our job, but the basic premise for having flight attendants on the aircraft at all is safety, of course. Other than in-flight problems which might arise, the times when flight attendants should be at their peak—when there are most likely to be problems—are on take-offs and landings.

[Traduction]

chercher à rendre la gestion plus efficace et, à cet égard, ma compagnie aérienne est dotée de l'une des équipes de gestion les plus efficaces. Les compagnies aériennes ont été très rentables et la seule chose qu'elles peuvent faire si elles veulent diminuer leurs tarifs, c'est de s'en prendre à la rémunération et aux conditions de travail des travailleurs, et c'est ce qui se passe.

Il me paraît très significatif que cet été il y ait eu un certain nombre de grèves ou de quasi-grèves dans l'industrie du transport aérien. Il y en avait bien eu une ou deux par le passé mais, cet été, chaque grande compagnie aérienne du Canada, à mon avis, n'eût été des services de médiation, aurait connu des grèves au même moment. Cela aurait été extrêmement embarrassant pour le gouvernement, et je ne crois donc pas que ce soit un hasard qu'il n'y ait pas eu de grèves. C'est tout au moins mon avis.

M. Angus: Profite-t-on des négociations pour proposer des choses telles que le recours plus fréquent à des travailleurs à temps partiel, de plus longues périodes de service et l'adoption d'autres procédures de sécurité, et votre entreprise ou même les transporteurs aériens en général s'efforcent-ils de modifier les conditions de travail au point de compromettre la sécurité aérienne?

Mme Douglas: Tout à fait. Les compagnies aériennes essaient d'allonger les périodes de service jusqu'à 16 heures pour le personnel de bord. À l'heure actuelle, la période de service du personnel d'Air Canada oscille entre 13 et 15 heures, et ce, après une grève de six semaines. Le personnel de bord a renoncé à cela dans certains cas, et a accepté de travailler entre 14 et 16 heures, selon la situation. Cela fait une très longue période de service. En outre, les transporteurs essaient d'augmenter le nombre de jours de travail par mois, et pour la première fois, la *Pacific Western* essaie d'obtenir des agents de bord à temps partiel.

Je suis même au regret de dire que nous sommes obligés de négocier l'installation de détecteurs de fumée dans les toilettes. S'il faut négocier une telle chose, c'est parce que cela coûte de l'argent.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président, car je ne comprends pas très bien quelles peuvent être les répercussions d'une journée de travail plus longue dans les airs. Nous-mêmes, nous allons devoir travailler pendant l'heure du dîner pour entendre des mémoires, mais cela ne porte pas atteinte à la sécurité. Pouvez-vous être très précise? Sur le plan de la sécurité, que représente le fait pour un agent de bord de devoir travailler plus longtemps?

Mme Douglas: Contrairement aux idées répandues, les agents de bord ne sont pas là seulement pour être gentils et pour servir les repas. Cela fait certainement partie de notre travail, mais la principale raison d'être des agents de bord en vol est la sécurité, bien entendu. À part les cas où il y a des problèmes en cours de vol, les moments où les agents de bord doivent être le plus en forme sont au décollage et à l'atterrissage car c'est là que les difficultés sont le plus susceptibles de surgir.

[Text]

After a 14-hour duty day, your efficiency certainly drags. Pacific Western also has a proposal on the table to take away or substantially reduce the meals provided for flight attendants on the aircraft, so we work 14 hours and do not have meal breaks and have less in the way of meals and then be called upon at the end of a 14-hour duty day to perhaps have to evacuate an aircraft. That depends—in our training, we have 90 seconds in which to evacuate an aircraft safely before the possibility of smoke and fire makes an accident unsurvivable. So seconds count. Exhaustion at that point in time will cost lives.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes. Are you under the impression that *Freedom to Move* is going to remove the right to strike?

Ms Douglas: No.

Mr. Taylor: I wondered, from some of the comments in your brief. You agree that the worker who is unsatisfied has the right to withdraw his services?

Ms Douglas: Unfortunately, I am about to prove that, I think—very shortly.

Mr. Taylor: Do you agree, then, that those who do not want to strike should have the right to work?

Ms Douglas: No, I do not. Not if after the strike, they are going to enjoy the benefits for which the people struck. No, I do not.

• 1125

Mr. Taylor: So you want the right to strike but you do not want those who think otherwise to have their rights.

Ms Douglas: I do not think someone should profit from another person's pain.

The Chairman: I allowed Mr. Angus the questions, and I gather the base is there that you think things are going to get worse than they are at present. What you are suffering now, or are exposed to, is in the environment now, regardless of *Freedom to Move*, and I allowed the questions because they were relevant. Your thought was with your experience that conditions were going to get worse rather than better. That is the only reason.

We are not going to get into labour negotiation contracts, and, Mr. Taylor, I admonish you in the same way. We are not here to debate the right to strike. But there are shades of grey, and that is why I let you ask the question. But let us get back to *Freedom to Move*.

Ms Douglas: I wish in fact I was not in the position I am in vis-à-vis the labour situation right now because it is clouding the issue here.

Mr. Belsher: Mr. Chairman.

[Translation]

Or, à la fin d'une journée de 14 heures, un agent n'est certainement pas aussi efficace qu'il pourrait l'être. La *Pacific Western* propose également d'éliminer ou de réduire considérablement les repas fournis à bord aux agents de bord, ce qui signifierait donc des périodes de service de 14 heures sans pause-repas ou avec un moins grand nombre de pauses-repas, après quoi il faudrait peut-être faire évacuer un appareil. Dans notre formation, on nous dit qu'on dispose de 90 secondes pour faire évacuer l'avion en toute sécurité avant que la fumée et les flammes n'empêchent toute évacuation. Chaque seconde compte donc et l'épuisement dans un tel moment coûtera des vies.

M. Angus: Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Oui. Avez-vous l'impression qu'*Aller sans entraves* vous retirera le droit de grève?

Mme Douglas: Non.

M. Taylor: Je me le demandais étant donné certaines remarques figurant dans votre mémoire. Vous convenez que le travailleur insatisfait a le droit de ne plus fournir ses services?

Mme Douglas: Malheureusement, je suis sur le point de vous le prouver, et, je crois, très bientôt.

M. Taylor: Convenez-vous alors que ceux qui ne veulent pas faire grève doivent conserver le droit de travailler?

Mme Douglas: Non, je ne suis pas d'accord. Pas si, après la grève, ils vont bénéficier des avantages obtenus par ceux qui ont fait grève. Non, je ne suis pas d'accord.

M. Taylor: Vous tenez donc au droit de grève mais vous ne voulez pas accorder leurs droits à ceux qui ne sont pas du même avis que vous.

Mme Douglas: Je ne crois pas que quelqu'un devrait bénéficier des souffrances de quelqu'un d'autre.

Le président: J'ai permis à M. Angus de poser ses questions, et je crois comprendre que, d'après vous, la situation va encore empirer. Là où le bât blesse à l'heure actuelle, ou risque de blesser sans égard à «*Aller sans entraves*», c'est dans votre milieu de travail, et j'ai permis qu'on pose les dernières questions parce qu'elles me paraissaient pertinentes. Vous avez estimé que, d'après votre expérience, les conditions vont empirer plutôt que s'améliorer. C'est la seule raison pour laquelle j'ai permis cela.

Cela dit, nous n'allons pas aborder la question des négociations collectives, et je prie M. Taylor de bien vouloir lui aussi s'en abstenir. Nous ne sommes pas ici pour discuter du droit de grève. Il y a toutefois des zones grises dans ce dossier et c'est pour cela que je vous ai laissé poser votre question. Revenons cependant à «*Aller sans entraves*».

Mme Douglas: J'aimerais d'ailleurs ne pas exercer de fonction dans les relations patronales—syndicales à l'heure actuelle car cela obscurcit la question.

M. Belsher: Monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Yes, Mr. Belsher.

Mr. Belsher: This is part of their recommendations on *Freedom to Move* so this is germane to their brief.

The Chairman: Yes, page 10, about the strike-breakers.

Mr. Belsher: Yes.

The Chairman: Okay. I allowed the question, and it is part of the recommendations, and we obviously will be debating it later on.

Mr. Taylor: I want just to deal with it a short time. In regard to the recent strike of CALFAA, do you object then to the people who went into work to keep the planes moving?

Ms Douglas: I do.

Mr. Taylor: In other words, you would inconvenience thousands of Canadians who have to move; you would simply leave them out in the cold. Is not the right to strike that you try to hurt the employer, not the innocent victims, like the passengers? So why would you object to the planes continuing to move?

Ms Douglas: The only way to hurt the employer in a strike is economically, and if the employer can operate then it makes for longer, more bitter strikes and more bitter feelings—I think a general deterioration in the whole labour relations climate in the industry.

Mr. Taylor: But you do not think there is any consideration of the people who want to use the service?

Ms Douglas: I think the employer shares that consideration and both sides should argue responsibly at the table.

Mr. Taylor: Not if they had to close down the lines for six weeks. I could not have done my job without the planes moving.

Ms Douglas: My submission is that if there were no strike-breakers then there would probably be no strikes.

Mr. Taylor: Well, there was a strike and the strike-breakers came in after the strike started. However, I am not going to pursue that particular problem. I just think there have to be rights on both sides, not only rights on one side, particularly when you want it put into legislation.

Ms Douglas: We differ on that point.

Mr. Taylor: Yes.

The Chairman: There are many points. That is why we are here. We are going to hear various points, as I said before—I am repeating myself—and we are obviously going to have recommendations that are not going to agree with all members, and we are not going to debate them with every witness. We are going to debate them when we get together. We are to amplify the points the witness wants to make.

[Traduction]

Le président: Oui, monsieur Belsher.

M. Belsher: Cela fait partie de leurs recommandations concernant «Aller sans entraves». La question est donc liée à leur mémoire.

Le président: Oui, à la page 10, il est question des briseurs de grève.

M. Belsher: Oui.

Le président: Bien. J'ai permis qu'on pose la question, et elle fait partie des recommandations. Nous en discuterons donc certainement plus tard.

M. Taylor: J'aimerais m'y arrêter quelques instants. Au sujet de la grève récente de l'Association canadienne du personnel du service des avions, est-ce que cela veut dire que vous vous opposez au fait que certains ont travaillé afin de garder les avions en service?

Mme Douglas: Oui.

M. Taylor: Autrement dit, vous dérangeriez des milliers de Canadiens qui doivent voyager; vous ne vous en soucieriez pas du tout. Cependant, le droit de grève n'est-il pas censé chercher à nuire à l'employeur et non à des victimes innocentes comme les passagers? En ce cas, pourquoi vous opposez-vous à ce que les avions continuent à voler?

Mme Douglas: La seule façon de nuire à l'employeur en cas de grève est de l'atteindre sur le plan économique, et s'il peut poursuivre ses activités, cela allonge les grèves et les rend beaucoup plus amères, et cela entraîne aussi une détérioration générale des relations de travail dans l'industrie.

M. Taylor: Ne croyez-vous pas toutefois qu'il faut penser à ceux qui veulent utiliser les lignes aériennes?

Mme Douglas: Je crois que l'employeur doit lui aussi y songer et que les deux parties doivent se comporter de façon responsable à la table des négociations.

M. Taylor: Pas s'il faut interrompre le service pour six semaines. Pour ma part, je n'aurais pu continuer à faire mon travail sans prendre l'avion.

Mme Douglas: À mon avis, s'il n'y avait pas de briseurs de grève, il n'y aurait probablement pas de grèves.

M. Taylor: Eh bien, il y a eu grève, et les briseurs de grève sont arrivés après son début. Cependant, je ne vais pas poursuivre là-dessus. J'estime tout simplement que les deux côtés doivent avoir des droits, pas seulement un seul, particulièrement lorsqu'il faut inscrire cela dans la loi.

Mme Douglas: Nous ne sommes pas du même avis sur cette question.

M. Taylor: Oui.

Le président: Il y a bon nombre de questions, et c'est d'ailleurs pourquoi nous sommes ici. Nous allons entendre les témoignages sur divers points. On nous fera certainement des recommandations avec lesquelles tous les membres ne seront pas d'accord, et nous n'allons pas en discuter avec chaque témoin. Nous allons plutôt attendre lorsque nous nous pencherons sur l'ensemble des recommandations. Nous allons développer les questions dont le témoin veut parler.

[Text]

Ms Douglas: There is one thing I would like to say. I realize that this is a *Freedom to Move* document and that it is not in place yet, but I am saying that the effects of it are already evident in that for all these concessions the excuse the airline is using is: We need it for competition; we need it for deregulation. That is the bottom line.

The Chairman: I guess you need it for competition and deregulation. You need it, as they say, to stay in business so you still have a job, in a sense.

Mr. Taylor: Are you aware that in the United States, where there is deregulation, there is an increase in regional carriers?

Ms Douglas: And a decrease of jobs in the industry, yes.

Mr. Taylor: I beg your pardon?

Ms Douglas: There is a total decrease of jobs in the industry.

Mr. Taylor: A total increase.

Ms Douglas: Decrease.

Mr. Taylor: Well, yes, but we would not have had the Industrial Revolution if we had wanted to save jobs.

Ms Douglas: I was not responsible for the Industrial Revolution!

Mr. Taylor: Is it not efficiency we want? Otherwise, let us have the people who are building roads do it with teaspoons instead of tractors. We will employ more people.

Ms Douglas: We had a passenger survey that said that our flight attendants were efficient but lacking in warmth, and they wanted us to wear our first names so we would be warmer. So I am not sure that I think efficiency is where the bottom line is either.

Mr. Taylor: But in the United States experience there was an increased efficiency and increased service to many, many areas.

Ms Douglas: And decreased service to some areas.

Mr. Taylor: Very, very few.

The Chairman: There is obviously a difference of opinion here, Mr. Taylor. Is that fine?

Mr. Taylor: That is all.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Ms Douglas, may I be the devil's advocate for a moment. We have in fact had deregulation in the air industry for the past two and a half years. It is already in place.

[Translation]

Mme Douglas: J'aimerais dire une chose. Je n'ignore pas que le document «Aller sans entraves» n'a pas force de loi, mais j'ai remarqué qu'il exerce déjà beaucoup d'influence étant donné que les compagnies aériennes nous servent toujours la même justification pour exiger de nous toutes ces concessions, à savoir qu'elles sont nécessaires pour la concurrence et pour la déréglementation. C'est à cela qu'on en vient.

Le président: Elles sont nécessaires pour la concurrence et la déréglementation. Elles sont nécessaires pour qu'on continue à fonctionner et que vous ayez toujours un emploi, dans un sens.

M. Taylor: Savez-vous qu'aux États-Unis, où la déréglementation est en vigueur, on a connu une augmentation du nombre de transporteurs régionaux?

Mme Douglas: Et une diminution des emplois dans l'industrie, oui.

M. Taylor: Excusez-moi, qu'avez-vous dit?

Mme Douglas: On a observé une diminution du total des emplois dans l'industrie.

M. Taylor: Une diminution du total des emplois.

Mme Douglas: Une diminution.

M. Taylor: Eh bien, oui, mais vous savez, nous n'aurions pas eu de révolution industrielle si nous avions voulu conserver des emplois.

Mme Douglas: Je ne suis pas responsable de la révolution industrielle!

M. Taylor: N'est-ce pas l'efficacité que nous recherchons? Autrement, laissons travailler les manoeuvres qui construisent les routes avec des cuillers plutôt que des tracteurs. Nous en emploierons alors davantage.

Mme Douglas: D'après un sondage que nous avons fait auprès des passagers, nos agents de bord étaient considérés comme efficaces mais pas très chaleureux, et on voulait que nous portions nos prénoms épinglés afin qu'il soit plus facile de dialoguer avec eux. Je ne suis donc pas sûre que ce soit avant tout l'efficacité qui préoccupe les gens.

M. Taylor: Aux États-Unis, cependant, on a observé une plus grande efficacité et une amélioration du service dans bon nombre de régions.

Mme Douglas: Et une diminution du service dans certaines autres régions.

M. Taylor: Dans très, très peu d'entre elles.

Le président: Il y a manifestement divergence d'avis ici, monsieur Taylor. Est-ce tout?

M. Taylor: Oui, c'est tout.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Madame Douglas, si vous permettez, j'aimerais me faire l'avocat du diable pendant un moment. La déréglementation dans le domaine du transport aérien existe de fait depuis deux ans et demi. C'est déjà une réalité.

[Texte]

[Traduction]

• 1130

Is not it true that, as a result of that opening up for increased competition, ease of exit and entry, was has happened is that the management and the ownership of airlines really have no choice? They are going to go out there in the so-called wide-open environment. They really have no choice but to say to their employees: If we are going to survive, you will have to give up some things. What the deregulated regime has done is not only put the unions in an impossible position, but it has also put the airlines in an impossible position. In fact, the regime has forced a confrontation between the employer and employees.

Ms Douglas: Absolutely.

Mr. Benjamin: Then is it not the case that so-called deregulation will inevitably lead to monopoly situations? You mentioned in your brief about Air Canada, PWA and Air Ontario. It is my understanding from evidence we got from the committee a couple of weeks ago that it was as much Air Ontario's idea. They wanted Air Canada and PWA to take over minority ownership of that and serve as a feeder. The three of them fit together and work well. One is a feeder airline, one is a regional and one is a national. It was in the name of efficiency, in the name of meeting the environment of deregulation, and it is not necessarily some kind of under-the-table deal. It is right out in the open.

Ms Douglas: I think that sounds logical. I question why it was denied, when we questioned the company publicly, that such a deal had been made. Again, when you have the government espousing deregulation and the government airline working to subvert that by making deals even though they might be in the best economic interest of the airline, I think that is hypocritical.

Mr. Benjamin: The private airlines make deals, too.

Ms Douglas: Yes.

Mr. Benjamin: You cannot separate them. Whether it is a publicly owned or privately owned airline is immaterial; in a deregulated environment they are going to make deals, and there will be monopolies and mergers and acquisitions and bankruptcies. Is that not the logical result of deregulation?

Ms Douglas: Yes, it is, but I do not see that it improves the level of service or will result in lower fares or any of the benefits that deregulation is supposed to result in.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, another point I would like to make is this. You and I, all of us, do a lot of flying. I am not a white-knuckle flier, but from talking to quite a few people as a result of the experience last summer... I did not fly Air Canada during the strike because I will not cross a picket line, but I was talking to people who did and they said they did not want anybody on that aircraft—on the flight deck or cabin

N'est-il pas vrai qu'en raison de ce désir d'accroître la concurrence et d'ouvrir l'accès à l'industrie, les propriétaires et les administrateurs des lignes aériennes n'ont vraiment pas eu le choix? Les lignes aériennes se retrouveront dans un milieu supposément ouvert à la concurrence. Les propriétaires n'ont donc pas le choix que de dire à leurs employés que, s'ils veulent survivre, il faudra qu'ils renoncent à certaines choses. La déréglementation a donc mis non seulement les syndicats mais également les lignes aériennes elles-mêmes dans une position intenable. En fait, le régime a entraîné une confrontation entre l'employeur et les employés.

Mme Douglas: Tout à fait.

M. Benjamin: En ce cas, cette déréglementation n'entraînera-t-elle pas inévitablement des monopoles? Votre mémoire mentionne Air Canada, *Pacific Western Airlines* et *Air Ontario*. Or je crois savoir, d'après les témoignages que nous avons entendus il y a quelques semaines, que cette idée a aussi été avancée par *Air Ontario*. Cette compagnie voulait en effet qu'Air Canada et *Pacific Western Airlines* prennent une participation et se servent d'elle ensuite comme ligne d'apport. Les trois transporteurs intègrent bien leurs ressources et travaillent bien ensemble. L'un fournit les services d'apport, l'autre le service régional et enfin le dernier est un transporteur national. C'est au nom de l'efficacité et des besoins du milieu déréglementé qu'on a fait cela, et la transaction n'a pas été quelque chose de dissimulé, elle s'est faite ouvertement.

Mme Douglas: Cela me paraît logique. Je me demande pourquoi, lorsqu'on a interrogé l'entreprise, elle a nié que cette transaction avait eu lieu. Encore une fois, lorsque le gouvernement préconise la déréglementation et que la ligne aérienne gouvernementale travaille à saper cela en effectuant des transactions en secret, même si ces dernières peuvent être tout à fait justifiées sur le plan économique, cela me paraît hypocrite.

M. Benjamin: Les transporteurs privés aussi en font des transactions.

Mme Douglas: Oui.

M. Benjamin: On ne peut les séparer. Le fait qu'il s'agisse de transporteurs publics ou privés n'a rien à voir à l'affaire; dans un milieu déréglementé, il y aura de telles transactions, on assistera à la création de monopoles, à des fusions, à des acquisitions et à des faillites. Est-ce que ce n'est pas la conclusion logique de la déréglementation?

Mme Douglas: Oui, ça l'est, mais je ne vois pas en quoi cela améliorera le service ou fera baisser les tarifs, ou encore entraînera tous les avantages que l'on dit inhérents à la déréglementation.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aurais une autre remarque à faire. Vous et moi, nous tous d'ailleurs, nous prenons souvent l'avion. Pour ma part, je n'ai pas peur de l'avion mais après avoir parlé à bon nombre de gens qui ont pris l'avion l'été dernier... Je n'ai pas moi-même pris d'avion d'Air Canada pendant la grève parce que je ne traverserai pas de piquets de grève, mais j'ai parlé à des gens qui l'ont fait, et

[Text]

attendants—to be amateurs. I do not like the oversimplifying about the right to strike and the right to work. Has not what happened last summer as a result of deregulation and what not meant a return to mediocrity, less professionalism in order to keep flying, cut corners and save money?

Ms Douglas: I believe that is the ultimate effect, yes.

Mr. Benjamin: You foresee, then, that a deregulated environment, in exit and entry and airfare setting, is going to lead to even more confrontation, whereas under a regulated environment we had little confrontation. It was a rare occasion. But we are going to get more of it under a deregulated environment.

Ms Douglas: If the last two years are any indication, it cannot get any better. It is only going to get worse.

Mr. Benjamin: Would you agree that both management and employees, then, are victims of this and are forced into that confrontation?

Ms Douglas: Absolutely.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Belsher is next. I would admonish members that we do not all have to ask questions to every witness, because we are running one-half hour behind schedule right now. To get the general purport of the witnesses' submission is what we want, and we have the brief to study. We have to be more disciplined in asking questions when we have the point of view pretty well expressed by the witness.

• 1135

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: And with that admission, you are allowed to ask some questions.

Mr. Belsher: I would like to ask Ms Douglas whether she really feels that the labour code parts in the recommendation should be part of the new Aeronautics Act. Would it not be more appropriately addressed in the Canada Labour Code itself?

Ms Douglas: As long as the regulations are there and they are effective in allowing for reasonable, humane working conditions, I am not sure that I understand the significance of one or the other, as long as the regulations are there and enforceable.

Mr. Belsher: Ms Douglas, I am somewhat surprised when you talk about the prohibition of layoffs as a result of mergers and acquisitions. This would guarantee you a job forever. The intent here is that the same number of jobs will always exist. I am surprised that this appears in your submission. It has nothing to do with safety. What is an airline for? Is it to serve the public or is it to guarantee jobs?

[Translation]

ils m'ont dit ne pas vouloir d'amateurs à bord, ni dans la cabine de pilotage ni parmi les agents de bord. Je n'aime pas le fait qu'on ait simplifié à outrance la question du droit de grève et du droit au travail. Ce qui s'est passé l'été dernier à la suite de déréglementation n'a-t-il pas signifié un retour à la médiocrité, à des normes professionnelles moins élevées pour que les avions puissent continuer à voler et pour qu'on puisse faire des économies?

Mme Douglas: Je crois qu'en dernière analyse, oui, c'est ce qu'on a obtenu.

M. Benjamin: Vous prévoyez donc que, eu égard à l'accès au marché ainsi qu'à la fixation des tarifs, la déréglementation aura pour effet un plus grand nombre d'affrontements alors qu'il y en avait peu dans un milieu réglementé. Cela se produisait rarement. Nous allons toutefois en voir davantage dans un milieu déréglementé.

Mme Douglas: Si l'on en juge d'après ce qui s'est passé ces deux dernières années, la situation ne peut s'améliorer; bien au contraire, elle va empirer.

M. Benjamin: Êtes-vous d'avis vous aussi que la partie patronale et les employés sont victimes d'une telle situation et sont acculés à un tel affrontement?

Mme Douglas: Tout à fait.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

La parole est à M. Belsher. Auparavant, je rappelle aux membres qu'ils ne sont pas obligés de poser des questions à chaque témoin car nous sommes déjà une demi-heure en retard. Nous devons connaître les points saillants du document des témoins, dont nous disposons d'ailleurs pour l'étudier plus à fond. Il faudra que nous fassions preuve d'une plus grande discipline dans nos questions lorsque nous connaissons déjà assez bien les idées du témoin.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Le président: Cela étant dit, vous pouvez poser quelques questions.

M. Belsher: J'aimerais demander à M^{me} Douglas si, d'après elle, les parties du code du travail figurant dans la recommandation devraient être insérées dans la nouvelle loi sur l'aéronautique. Ne serait-il pas mieux de les inscrire dans le code canadien du travail plutôt?

Mme Douglas: Du moment que les règlements existent et qu'ils sont mis en oeuvre de façon à ce qu'on offre des conditions de travail raisonnables et humaines, je ne vois pas la différence entre les inscrire là ou ailleurs.

M. Belsher: Madame Douglas, je suis quelque peu étonné que vous parliez d'interdire les licenciements à la suite de fusions et d'acquisitions. Cela vous garantirait un emploi à perpétuité. L'objectif poursuivi est de disposer du même nombre d'emplois. Je suis donc étonné qu'une telle remarque figure dans votre exposé car elle n'a rien à voir avec la sécurité.

[*Texte*]

Ms Douglas: It is definitely to serve the public. However, I see what is happening in the airline industry as indicative of what is happening in society. When there is an economic problem, the tendency is to bring the wages and everything down and down and down and down. We are the consumers, too. It is just a never-ending downward spiral. If the wages and working conditions are lowered for the working people, they do not have the money to buy the cheap tickets, and so the tickets have to be cheaper. It just goes on and on and on and on, and there is no end to it. It has to stop somewhere.

Mr. Belsher: But where do you feel that less service enters into people's demand for a less expensive service, such as box lunches rather than hot meals?

Ms Douglas: I guess it is up to public demand.

Mr. Belsher: Right. I do not see where this would be permissible in your recommendations. You want things pretty well kept as is. I am just wondering whether you overlooked this point in your brief. You are saying to us that, when we look at changing the rules, there are some changes that will be brought about in those kind of things.

Ms Douglas: I guess I am questioning the government's commitment, as stated in the paper, that employee interests will be at least considered, if not totally protected. I have seen and CALFAA has seen no evidence of any willingness to even discuss those kinds of questions at this point in time.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Mantha, a short question.

Mr. Mantha: I am very sympathetic to your cause or to what your beliefs are. As a parliamentarian, I have a problem much like yours. Here you want and emphasize a need for legislation to protect the working conditions and job security of employees.

In my part of the country, where you are moving heavy rock or mining equipment, including granite and bulk stuff, a transport takes the load to a destination and comes back empty. Deregulation will help these people to take a load, there and back, with other goods, thus cutting the cost down.

Maybe you can help me. When you are talking about a one-industry town, as in northern Ontario, when you close MacMillan-Bloedel in Sturgeon Falls, you literally wipe out the town of some 12,000. We toured the whole north. The theme of the whole north country is just to keep the present jobs we have and to find ways of doing it. What they have come out with is retirement at 60, early retirement. Now we are down to 55. At Elliot Lake, for example, in the next two years or possibly a year and a half, there will be closure of 2000 people in a town of 27,000 who live solely off this one industry.

[*Traduction*]

À quoi sert une compagnie aérienne? À servir le public ou à garantir des emplois?

Mme Douglas: Sans aucun doute à servir le public. Toutefois, ce qui se passe dans le transport aérien me paraît refléter ce qui se passe dans la société. Lorsqu'il y a un problème économique, la tendance est de tout ramener, la rémunération et tout le reste, constamment à la baisse. Nous aussi nous sommes consommateurs. C'est une spirale sans fin. Si les salaires et les conditions de travail régressent, alors les travailleurs ne disposeront pas de l'argent nécessaire pour acheter les billets même moins chers, et il faudra donc en diminuer encore davantage le prix. Cela ne s'arrête pas, c'est une spirale perpétuelle. Mais il faut bien quand même s'arrêter quelque part.

M. Belsher: Cependant, qu'est ce que les gens sont prêts à sacrifier pour obtenir des tarifs plus bas? Des casse-croûte plutôt que des repas chauds?

Mme Douglas: Je crois que cela dépend de la demande du public.

M. Belsher: Bien. Je ne vois cependant dans vos recommandations comment cela pourrait se faire. Vous demandez au contraire que les choses en restent où elles en sont. Je me demandais donc si vous aviez oublié la question. Vous affirmez que lorsqu'on envisage de modifier les règlements, cela entraînera des changements dans ce genre de chose.

Mme Douglas: Je me demande si le gouvernement donnera suite à l'engagement qu'il prend dans le document de tenir compte des intérêts des employés, sinon de les protéger totalement. Ni les membres de l'ACPSA ni moi n'avons vu de preuve que le gouvernement était disposé même à discuter de ce genre de chose en ce moment.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Mantha, une brève question.

M. Mantha: Je vous suis très favorable et je partage vos convictions. En tant que parlementaire, j'ai des problèmes analogues aux vôtres. Vous insistez pour dire qu'il est nécessaire de légiférer afin de protéger les conditions de travail et la sécurité d'emploi des travailleurs.

Dans ma région, on peut transporter des pierres ou du matériel nécessaires à l'exploitation minière, des choses comme du granite et du matériel en vrac mais dans un sens seulement. Grâce à la déréglementation, les camionneurs pourront transporter des charges au retour aussi, ce qui diminuera leurs coûts.

Peut-être pouvez-vous m'aider. Dans une ville à une seule industrie comme c'est le cas dans le nord de l'Ontario, lorsqu'on ferme une usine telle que MacMillan-Bloedel à Sturgeon Falls, on élimine du coup douze mille emplois. Nous nous sommes promené partout dans le Nord. Le thème qui revenait constamment est qu'il fallait conserver les emplois et trouver les moyens d'y arriver. Or, jusqu'à maintenant, tout ce qu'on a trouvé, c'est la retraite à soixante ans. On en est même à proposer la retraite à cinquante-cinq ans. À Elliot Lake, par exemple, dans un an et demi ou deux ans, la fermeture de la

[Text]

What do you suggest? How can we help people in our area? Like, if you want job security, where are we going to get the funds? These people who have been laid off, are we just going to keep the people . . . okay, the private enterprise that owns Elliot Lake Mines, for example, or MacMillan Bloedel, where do they get the funds for job security, if you want us to pass, in legislation, job security?

Ms Douglas: Maybe my views are simplistic, but it seems to me that you are going to support these people one way or another. Either they are going to have meaningful work and earn a living, or they are going to be on public assistance. One way or another, people will have to live, and it seems to me you can live a lot better and with more dignity with a job, than you can from public assistance.

Mr. Mantha: Yes, but when you are talking of high wages, would you think though . . . like what we are trying to do up north is . . .

Ms Douglas: But you are talking no wages.

Mr. Mantha: Okay, if that is the case. Okay.

Could I just finish off quick?

The Chairman: Well, you have sort of finished off with the question, with respect, Mr. Mantha, and it was a philosophical question and a pretty good answer. Thank you very much.

Monsieur Plourde.

M. Plourde: Merci, monsieur le président.

Québec Aviation assure le service entre Québec et Ottawa avec un Beechcraft de 16 passagers et il n'y a aucun personnel de bord. On parle depuis tout à l'heure de la sécurité et du personnel de bord des avions. Quand Air Canada fait le même trajet avec un avion de près de 200 passagers, il y a un personnel de bord de quatre ou cinq personnes. Quelle est la répartition des employés à bord de ces avions-là? L'une de ces compagnies n'a pas de personnel de bord et réussit à concurrencer les grosses compagnies comme Air Canada, et Air Canada, qui est une société d'État, emploie quatre ou cinq personnes pour servir 20 personnes à bord.

The Chairman: Is the answer not in the question? I mean, I do not know. One is a small plane and one is a big plane.

Ms Douglas: I guess that is what I am saying. Perhaps some further explanation is that in all likelihood, from my experience in the industry, that aircraft is travelling then from Ottawa to Calgary to who knows where, with any number of passengers, and since we do not have flight attendants based all over the system, they do not just get off when the loads are light and stay on when they are heavy, if that is what you are saying. I am not . . .

[Translation]

seule industrie locale entraînera deux mille pertes d'emploi dans une ville de vingt-sept mille habitants.

• 1140

Que proposez-vous? Comment pouvons-nous venir en aide aux gens de notre région? Par exemple, si vous voulez la sécurité d'emploi, où allons-nous prendre l'argent? Il y en a qui ont déjà été mis à pied . . . et où les entreprises privées, comme les mines Elliot Lake ou la MacMillan-Bloedel, prendront-elles l'argent nécessaire pour assurer la sécurité d'emploi, si vous tenez à ce que nous adoptions une loi en ce sens?

Mme Douglas: J'ai peut-être des idées simplistes, mais il me semble que vous allez venir en aide à ces gens d'une façon ou d'une autre. Ils vont soit avoir un travail et gagner leur vie ou vivre de l'aide sociale. D'une façon ou d'une autre, les gens devront survivre, et il me semble qu'on vit beaucoup mieux et qu'on conserve davantage sa dignité lorsqu'on occupe un emploi que lorsqu'on reçoit de l'aide sociale.

M. Mantha: Oui, mais lorsque vous parlez d'une rémunération élevée, à quoi songez-vous . . . car ce que nous nous efforçons de faire dans le Nord . . .

Mme Douglas: C'est vous qui parlez d'une situation où il n'y a aucune rémunération.

M. Mantha: . . . Bien, si tel est le cas, bien.

Me permettez-vous de poser une dernière brève question?

Le président: Eh bien, il me semble, monsieur Mantha, que vous avez terminé avec la question que vous venez de poser car elle était très vaste et vous a attiré une assez bonne réponse. Merci beaucoup.

Mr. Plourde.

Mr. Plourde: Thank you, Mr. Chairman.

Quebec Aviation links Quebec and Ottawa with a Beechcraft accommodating 16 passengers, and there is no flight attendant on board. Now, we have been talking about safety and personnel on board. When Air Canada flies the same distance with a plane load of some 200 passengers, there are four or five flight attendants on board. How is personnel distributed on these aircrafts? One of the companies does not have flight attendants, and despite this, can compete with big airlines like Air Canada, and Air Canada, which is State-owned, uses four or five persons to serve 20 passengers each.

Le président: La réponse n'est-elle pas contenue dans la question? Enfin, je ne sais pas mais l'un des appareils est un petit avion alors que l'autre en est un gros . . .

Mme Douglas: C'est ce que j'essayais de dire. En outre, d'après mon expérience dans le transport aérien, en toute probabilité, l'appareil se rendra ensuite d'Ottawa à Calgary et peut-être encore plus loin, et comptera un nombre très variable de passagers. Et, étant donné qu'on ne dispose pas d'agent de bord partout dans le réseau, on ne renvoie pas tout simplement les membres de l'équipage lorsque le nombre de passagers est plus faible, comme on ne les retient pas non plus lorsque le

[Texte]

Mr. Mantha: Is he talking about security there, I think, the security of having no attendants?

M. Plourde: Monsieur le président, on parle de la sécurité à bord des avions. On dit que c'est le personnel qui assure la sécurité.

The Chairman: I understand your question, and she mentioned about security when flight lieutenants, or flight attendants—and lieutenants, I guess—that they were necessary for safety and security, and here you have a small plane with 16 people, you do not have any flight attendants, then you have a large plane with flight attendants. Who is being unsafe? I mean . . .

Ms Douglas: I think the theory behind that is that in a smaller aircraft, you can find your own way out . . .

The Chairman: Okay.

Ms Douglas: —and in a large one, you need some help.

• 1145

The Chairman: That is a good answer.

Is that all? Is that fine, Mr. Plourde?

Ms Douglas: I have never been called "Lieutenant" before; my committee calls me: "she who must be obeyed".

The Chairman: I can believe that. I think that is it. *C'est tout.*

Ms Douglas: *Merci.*

The Chairman: Thank you very much, Ms Douglas for your presentation.

We have the brief; we will analyse it further. You had some interesting and controversial recommendations which will be part of the whole mix that we have to digest. Thank you very much for attending.

Our next witness is the B.C. Legislative Board of the Brotherhood of Locomotive Engineers, and we have presenting the brief—which I gather has been circulated to members—Mr. Kipp, the chairman of the legislative board. So Mr. Kipp, perhaps we could have a sort of overview of the brief and then we will throw the meeting open for questions. And again, colleagues, when the point of view is pretty defined, whether you agree with us or not, I would hope that we would not argue with the witness. If the point of view is defined, that is what we have to put into deliberations. We do not require a lot of questioners to repeat the point of view.

Mr. Kipp. Thank you. I welcome you to the table.

Mr. David S. Kipp (Chairman, B.C. Legislative Board of the Brotherhood of Locomotive Engineers): Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

nombre est élevé, si c'est ce que vous êtes en train de dire. Je ne . . .

M. Mantha: Est-ce qu'il ne parlait pas de l'aspect sécurité ou du manque de sécurité du fait qu'il n'y a pas d'agent de bord?

Mr. Plourde: Mr. Chairman, we were speaking about safety on board. We were saying that the flight attendants are responsible for that safety.

Le président: Je comprends votre question, et elle a mentionné la sécurité lorsqu'elle a précisé que le lieutenant de vol ou les agents de bord sont nécessaires pour assurer la sécurité. Il y a, d'un côté un petit avion transportant 16 passagers, qui ne dispose d'aucun agent de bord, et, de l'autre, de gros appareils à bord desquels travaillent des agents de bord. Lequel n'est pas sûr? J'entends par là . . .

Mme Douglas: Je crois que le principe est que, dans un petit appareil, on peut trouver son chemin vers la sortie.

Le président: Bien.

Mme Douglas: . . . tandis qu'à bord d'un gros appareil, on a besoin d'aide.

Le président: C'est une bonne réponse.

C'est tout? Cela vous va, monsieur Plourde?

Mme Douglas: On ne m'a jamais appelée «lieutenant» auparavant; mon comité se contente de m'appeler «celle à qui on doit obéir».

Le président: Je le crois sans peine. Je crois que c'est tout. *That's all.*

Mme Douglas: *Thank you.*

Le président: Merci beaucoup, madame Douglas de votre exposé.

Nous avons votre mémoire; nous l'étudierons de façon plus approfondie. Vous nous avez fait certaines recommandations intéressantes et propres à susciter la controverse, et elles feront partie de l'ensemble que nous devons assimiler. Merci beaucoup d'avoir été des nôtres.

Notre prochain témoin représente le *B.C. Legislative Board of the Brotherhood of Locomotive Engineers*, et nous avons déjà fait circuler son mémoire. C'est M. Kipp, son président, que nous recevons. Monsieur Kipp, pouvez-vous nous donner les points saillants de votre mémoire, après quoi nous passerons aux questions. Encore une fois, chers collègues, lorsqu'on connaît assez bien les idées du témoin, que vous les partagiez ou non, j'ose espérer que vous n'entamerez pas de polémiques avec lui. Si l'on connaît ses idées, cela suffit car c'est ce dont il faudra tenir compte dans notre discussion. Il n'est pas nécessaire que plusieurs personnes répètent la même chose.

Monsieur Kipp, je vous souhaite la bienvenue.

M. David S. Kipp (président, B.C. Legislative Board of the Brotherhood of Locomotive Engineers): Merci, monsieur le président.

[Text]

In the interests of the committee's timetable, our concerns are basically with the safety of the railway employees themselves. Since we are dealing principally with good carriers, any changes in regulations will not directly affect the general public but basically affect railway employees. As I say, our position is outlined pretty well in our brief. There is not much really I can say regarding an overview, except we are concerned with any potential change in regard to the senior service, the railway operations in Canada.

The Chairman: I appreciate that, Mr. Kipp, because, as I mentioned earlier, your brief is part of the record and is being assessed by the staff. Members will have an opportunity to read it later. I appreciate your very short statement.

Mr. Ouellet passes, and I appreciate that.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am just now trying to browse quickly through the brief.

The Chairman: Do you want Mr. Gray to proceed?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Thank you.

Mr. Gray, would you proceed.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief.

In your report you talk about a royal commission. We have already heard witnesses in Ottawa. One gentleman stated that Members of Parliament were on a year's sabbatical leave and the whole idea of *Freedom to Move* should be thrown into the hands of a royal commission.

I would ask you, do you firmly believe a royal commission would do a better job in an inquiry of *Freedom to Move* than Members of Parliament?

Mr. Kipp: No, sir. I do not consider Members of Parliament inadequate with regard to a royal commission. However, in the area of regulating Canada's national railways, it does require something—it is not something simplistic. You cannot just say, okay, open up fellows, you want to compete; start your own railroad and away you go. There are so many different concerns that must be covered that the depth of a royal commission we feel is only adequate to cover it. I am casting no aspersions upon Members of Parliament or any committees. We feel that depth must be entertained to consider the proposed changes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much.

One final question, Mr. Chairman. We are not here to talk about the pension—I am also sitting on the pension committee with Mr. Dantzer and Mr. Benjamin. If the CP passes that were cut—Mr. Chairman, I beg your permission . . .

[Translation]

Compte tenu de l'horaire du comité, nous allons nous en tenir à la sécurité des employés de chemins de fer eux-mêmes. Étant donné que nous faisons affaire principalement avec de bons transporteurs, toute modification des règlements n'affectera pas le public, mais avant tout, les employés des chemins de fer. Notre position sur le sujet est assez clairement exposée dans le mémoire. Il n'y a pas grand-chose que je puis dire en guise de résumé, sauf que nous sommes préoccupés par toute modification qui pourrait être apportée au plus ancien service de transport: les chemins de fer du Canada.

Le président: Je vous remercie, monsieur Kipp, car, comme je l'ai déjà dit, votre mémoire est déjà annexé au procès-verbal et est analysé par notre personnel. Nos membres auront l'occasion de le lire plus tard. Merci d'avoir été bref.

M. Ouellet cède son tour, ce dont je lui suis reconnaissant.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'essaie de le parcourir rapidement.

Le président: Voulez-vous que M. Gray prenne la parole?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Merci.

Monsieur Gray, allez-y.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Je serai très bref.

Votre rapport mentionne une commission royale. Nous avons déjà entendu des témoins à Ottawa. L'un d'eux a dit que les députés étaient en congé sabbatique et que les idées contenues dans *Aller sans entraves* devaient être soumises à l'étude d'une commission royale d'enquête.

D'après vous, une commission royale d'enquête ferait-elle du meilleur travail que les députés?

M. Kipp: Non, monsieur Gray. Je ne crois que les députés ne soient pas aussi capables qu'une commission royale d'enquête. Cependant, pour ce qui est de réglementer les chemins de fer nationaux, il faut quelque chose qui ne soit pas simpliste. On ne peut se contenter de dire: ouvrez le marché messieurs, car on veut de la concurrence; mettez sur pied votre propre chemin de fer et allez-y. Et il faut tenir compte de tant de préoccupations que, d'après nous, seule une commission royale d'enquête est en mesure d'effectuer ce travail. Cela ne veut pas dire que je mets en doute sur la compétence des députés ou même des comités. Nous estimons tout simplement qu'il faut une étude plus approfondie étant donné la nature des changements proposés.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup.

Une dernière question, monsieur le président. Bien que je siège au sein du Comité des pensions avec MM. Dantzer et Benjamin, nous ne sommes pas ici pour discuter de la question des pensions. Dans le cas des laissez-passer du CP qui ont été supprimés, monsieur le président, je vous demande la permission de . . .

[Texte]

The Chairman: What is your question?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We are talking about *Freedom to Move*; we are talking about CN; we are talking about passes; we are talking about everything. With deregulation, do you foresee the CN will also cut the passes as CP has done?

Thank you, Mr. Chairman, for allowing my question.

Mr. Kipp: Our major concern is to deal with rail safety and that was the whole purpose of our presentation to this committee. I would like the opportunity to respond to you at some other time. If you would care to carry on correspondence, I will be willing to do that with you.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

• 1150

Mr. Tobin: Mr. Chairman, our witness represents over 1,200 locomotive engineers in the Province of British Columbia alone. You indicate quite strongly that you are opposed to deregulation. You call it a very bare-bones proposition. I think you are suggesting that it has not been properly thought out. Let me ask you from the outset, because it is important, whether or not the British Columbia Legislative Board was consulted by Mr. Keith Thompson who is the Minister's point man in this whole exercise and who at least gave this committee the impression, before we ever began our process of going around the country, that very extensive consultations had been undertaken with all major players in the transportation industry. I would submit that an organization such as yours, in my view, would be a major player. Were you consulted previous to today?

Mr. Kipp: To put my job in the proper perspective, two days ago I got off an engine from behind the throttle. Three weeks ago I read in the newspaper that there were hearings in Vancouver, and this was virtually the first we heard of it. My fellow engineers were asking what these guys were doing, what they were going to do to their jobs and how they were going to change things. Do not forget that we are the people you affect most of all. I realize there is a concern for the rest of Canada, but you are talking our about jobs. How are you going to change our jobs? This is what everyone wants to know. We have heard nothing; I just happened to pick up a paper and saw that hearings were to be held.

The Chairman: I gather your answer is no, and that you also apply and extend that to your national association.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I suspected that was the case, but I wanted to get our witness on the record because I have been extremely disappointed with the fact that while an excellent job has been done in consulting companies, as far as I am concerned next to nothing has been done in consulting,

[Traduction]

Le président: Quelle est votre question?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nous sommes saisis du document intitulé *Aller sans entraves*; nous discutons du CN; nous discutons des laissez-passer et de tout. Croyez-vous qu'en régime de déréglementation, le CN réduira lui aussi le nombre de ses laissez-passer comme le CP l'a fait?

Merci, monsieur le président, de m'avoir permis de poser ma question.

M. Kipp: Notre principale préoccupation est la sécurité ferroviaire, et c'est d'ailleurs la principale raison d'être de notre témoignage devant votre Comité. J'aimerais pouvoir répondre à vos questions à une autre occasion. Si vous désirez m'écrire, je suis tout à fait disposé à vous répondre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

M. Tobin: Monsieur le président, notre témoin représente plus de 1,200 conducteurs-mécaniciens de la seule province de Colombie-Britannique. Vous vous montrez très fermement opposé à la déréglementation. Vous considérez cette mesure comme très sommaire et n'ayant pas fait l'objet d'une réflexion suffisamment profonde. D'entrée de jeu, je vous demanderai donc si le *British Columbia Legislative Board* a été consulté par M. Keith Thompson, qui est chargé des dossiers du ministre et qui nous a donné l'impression, avant même que nous n'entamions nos déplacements au pays, que des consultations très poussées avaient été tenues avec les principaux intervenants du domaine des transports. A mon avis, une organisation telle que la vôtre est sans doute un intervenant principal. Avez-vous été consulté avant aujourd'hui?

M. Kipp: Pour vous donner une idée claire de la situation, il y a deux jours je quittais ma locomotive. Il y a trois semaines, je lisais un avis dans le journal annonçant la tenue d'audiences à Vancouver, et c'était la première fois que j'en entendais parler. Mes collègues me demandaient ce que ces gens-là faisaient, ce qu'on ferait à leurs emplois et comment les choses allaient évoluer. N'oubliez pas que c'est surtout nous qui subissons le contrecoup de cette affaire. Je n'ignore pas qu'on se préoccupe du sort du reste du Canada, mais c'est de nos emplois qu'il est question. Comment allez-vous les modifier? C'est ce que tout le monde veut savoir. On ne nous a rien dit; j'ai tout simplement lu un journal par hasard et j'ai remarqué qu'on allait tenir des audiences.

Le président: Je suppose que votre réponse est non, et que ce non s'étend également à votre association nationale.

M. Tobin: Monsieur le président, c'est ce que je soupçonnais, mais je voulais que notre témoin le dise car j'ai été très déçu par le fait que l'on n'ait pas consulté les divers syndicats de notre pays, à l'encontre de ce qui s'est passé à l'endroit des entreprises. Cela est toujours à l'origine de soupçons, d'affron-

[Text]

talking to and providing information to the various union organizations in this country. That always leads to suspicion, confrontation and distrust of any government's initiative and that is unfortunate.

The witness says that he is primarily concerned about safety. Do you believe the current regulations and regulatory agencies provide for adequate inspection? We heard earlier—I think you were here; I saw you in the audience—from the operators in Alberta who said that the current inspection procedures were very lax and this gave carriers the opportunity to abuse the system if they wanted. They were seeing an inspector once a year, and so on. In a deregulated environment where presumably the company you work for is under increasing pressure, do you as engineer have a concern that safety would be put at risk or compromised in order to meet the bottom line of the payroll?

Mr. Kipp: Yes. Just to back-track a minute in regards to . . .

Mr. Tobin: Can you give me some examples of where your concerns might lay?

Mr. Kipp: In regards to the Chairman's remark concerning our national office, that office is located in the centre of the Canadian universe, in Ottawa, so they did hear about it, of course. In terms of us people up in the hills, we do not hear things except for what we read in the papers.

In regards to your remarks, sir, as an illustration, when the Railway Transport Committee goes out they do hold spot inspections on a very sporadic basis with regards to railway equipment. I realize they have very limited personnel. It has been the experience that companies receive advance notice of when these inspectors are going to appear on their property to inspect the motor power equipment and a great deal of work is done to make sure the only engine that is available, unfortunately for the inspectors, is right exactly up to snuff. This is a fact of life and a reality. People do not talk about it, but that is the truth and must come out before the committee.

The National Transportation Safety Board in the United States has documented very well what we fear will happen in Canada if you change any of the present regulations we now have in effect.

Mr. Tobin: Can you outline for us what you think the rail industry in this country is going to look like in two, three or five years, presuming we go ahead with the proposals as outlined in *Freedom to Move*? What are the major concerns that your organization has?

Mr. Kipp: Basically, we do not want to see any change in any of the present regulations in regards to rail safety unless it is the subject of full and public scrutiny.

[Translation]

tements et de méfiance vis-à-vis de toute initiative gouvernementale, et cela me paraît malheureux.

Le témoin nous dit qu'il est avant tout préoccupé par la sécurité. Croyez-vous que les règlements actuels ainsi que les organismes de réglementation fournissent suffisamment de services d'inspection? Vous étiez ici plus tôt—je vous ai remarqué dans l'auditoire—quand nous avons attendu des représentants de l'Alberta affirmer que les procédures d'inspection actuelles étaient très peu strictes et que cela permettait aux transporteurs d'en profiter s'ils le voulaient. On voit un inspecteur une fois par année, etc. Si vous deviez travailler dans un régime de déréglementation, où l'on peut supposer que votre entreprise subirait de plus en plus de pression, croyez-vous, en tant que conducteur-mécanicien, que la sécurité risquerait d'être compromise par souci de rentabilité?

M. Kipp: Oui. Si nous revenons en arrière une minute pour ce qui est de . . .

M. Tobin: Pouvez-vous me donner des exemples de ce qui vous préoccupe?

M. Kipp: Pour ce qui est de la remarque du président au sujet de notre siège national, ce dernier est situé au centre de l'univers canadien, c'est-à-dire à Ottawa, et en conséquence, ceux qui y travaillent ont certainement entendu parler de la chose. Quant à nous qui travaillons sur le terrain, nous n'avons rien entendu et n'avons été informés que par le journal.

Au sujet de vos observations, monsieur Tobin, à titre d'exemple, lorsque le Comité du transport par chemins de fer se rend sur le terrain, il inspecte le matériel ferroviaire de façon très sporadique. Je sais que ce Comité n'a pas un personnel très nombreux. En outre, la société ferroviaire est avisée d'avance de la date de l'inspection de son matériel roulant, et on travaille donc assez fort pour s'assurer que la seule locomotive disponible—malheureusement pour les inspecteurs—soit en très bon état. C'est ainsi que les choses se passent. On n'en parle pas, mais c'est la vérité et il faut vous la dire.

Le *National Transportation Safety Board* des États-Unis a très bien documenté ce que nous craignons de voir se passer au Canada si vous modifiez n'importe lequel des règlements présentement en vigueur.

M. Tobin: À supposer que l'on donne suite aux propositions contenues dans «Aller sans entraves», pouvez-vous nous dire de quoi aura l'air l'industrie ferroviaire dans notre pays ces deux, trois ou cinq prochaines années? Quelles sont les principales préoccupations de votre organisation?

M. Kipp: Pour l'essentiel, nous ne voulons pas qu'on modifie un seul des règlements présentement en vigueur en matière de sécurité à moins qu'ils fassent l'objet d'une enquête publique exhaustive.

[Texte]

• 1155

Why do you want this and what will be the effect? Many things involved with the railway operations can be modified but ultimately will have a deleterious effect on the safety of the employees working on the trains.

Mr. Dantzer: I have read your brief rather quickly and it is apparent that you are very concerned about what will happen to you under the *Freedom to Move* proposal. But your brief does not set out specifically how you will be hurt. You appear to me to be a group that has a fairly nice position. You like what you are doing, and you are just afraid vaguely that this is going to affect you adversely. Might not it be the other way? Might not it aid your position and help your jobs? Might it not be an improvement?

Mr. Kipp: Are you a member of the Conservative government?

Mr. Dantzer: Yes.

Mr. Kipp: Well, that is the thing. I would like to throw the question back to you, sir. You have not told us very much whatsoever about what you want to do about **Freedom to Move*. You have made some very simplistic statements about, well, we are going to change things. And then you back away. So what are we to think? We are the ones who are very much affected by any changes your government wants to put on us. We do not know what you are going to do. That is what we want to find out.

Mr. Dantzer: But that is why we are here: to find out. That is why we are holding these hearings: to get your reactions to it. You are very much like the people from Alberta, with respect. They have a fairly nice thing going for them. They do not really know what is going to happen to them under the new freedom to move, because they are afraid something will change. From what I have seen and heard, any changes are being welcomed, particularly in the rail industry, and I would think that would reflect well on you and your organization, rather than the opposite.

Mr. Kipp: I do not know. We are talking about an unknown. Do not forget, we are employees, we are not employers. We are not free-enterprise companies, to go out and say these are rules that are too restricting, we cannot earn a profit under these, we want to change them. That is what we want to hear: what do you want to change? What do you want to do to us? We are the final people who are going to be affected by whatever changes you have in mind. We do not know what you want to do.

Mr. Dantzer: Can we get from your brief, then, that what you want to make sure of is that before we make any changes or any recommendations we will specifically look at you and your organization and say, well, let us make certain we will not

[Traduction]

Pourquoi voulez-vous cela et quelles seront les conséquences? Pour tout ce qui a trait au travail des chemins de fer, on peut modifier bien des choses, mais, au bout du compte, ces modifications peuvent avoir des résultats néfastes au niveau de la sécurité des employés qui travaillent sur les trains.

M. Dantzer: J'ai lu votre mémoire plutôt rapidement et il y transparait que vous êtes très inquiets des conséquences que pourraient avoir pour vous les propositions contenues dans *Aller sans entraves*. Mais vous ne dites pas dans votre mémoire comment ces répercussions vous seraient nuisibles. Vous me semblez être un groupe assez favorisé. Vous aimez ce que vous faites et vous avez vaguement peur que tout cela pourrait peut-être vous nuire un peu. Est-ce que ce ne pourrait pas être le contraire? Peut-être que cela vous aiderait et pourrait améliorer vos emplois? Est-ce que ce ne pourrait pas être une amélioration pour vous?

M. Kipp: Vous êtes membre du gouvernement conservateur?

M. Dantzer: Oui.

M. Kipp: Voilà justement l'affaire. J'aimerais vous renvoyer la balle, monsieur. Vous ne nous avez pas vraiment dit à quoi aboutira ce fameux *Aller sans entraves*. Vous avez toutes sortes de déclarations plutôt simplistes dans le genre: «tenez-vous bien, les choses vont changer». Et ensuite vous reculez. Alors, que devons-nous penser? C'est nous qui allons devoir subir les changements que votre gouvernement entend nous imposer. Nous ne savons pas ce que vous allez faire. Et nous sommes ici pour l'apprendre.

M. Dantzer: C'est exactement pourquoi nous sommes ici: pour apprendre. C'est pour cela qu'il y a ces audiences: pour savoir quelles sont vos réactions à ce document. Très respectueusement, vous êtes beaucoup comme les gens de l'Alberta. Les choses marchent assez bien pour eux. Ils ne savent pas vraiment ce qui va se produire dans leur cas avec ce fameux *Aller sans entraves* parce qu'ils ont peur que quelque chose changera. D'après ce que j'ai vu et entendu, tout changement sera le bienvenu, surtout dans l'industrie ferroviaire et j'ose penser que cela aura des répercussions sur vous et votre organisme, plutôt que le contraire.

M. Kipp: Je ne le sais pas. Nous parlons de l'inconnu. N'oubliez pas que nous sommes les employés, nous ne sommes pas l'employeur. Nous ne sommes pas une compagnie fonctionnant en vertu des règles de la libre entreprise et nous ne pouvons donc vous dire que ces règles sont trop restrictives, que nous ne pouvons faire de profits avec ces règles, que nous voulons les changer. C'est cela que nous voulons vous entendre dire: quels changements nous proposez-vous? Que voulez-vous nous faire? C'est nous qui allons être touchés directement par toute modification que vous entendez proposer et nous n'avons aucune idée de ce que vous entendez faire.

M. Dantzer: Pouvons-nous alors en conclure, d'après votre mémoire, que vous voulez vous assurer, avant que nous ne fassions des changements ou des recommandations, que nous irons voir votre organisme et vous-mêmes en disant: «bon, écoutez, nous voulons nous assurer que vous ne serez pas

[Text]

affect you adversely by any of the things we do in freedom to move? Is that what you are saying?

Mr. Kipp: No. That is what company negotiators say to us at contract time. We are not asking for a special place in the sun. We are just asking for the right as citizens of Canada and employees of companies to have the full protection that is afforded to us right now, without any major, drastic changes. We are not asking for, oh, gosh, we cannot do anything until we talk to these people.

I realize this is an open forum. I am telling you, as Members of Parliament, we want to know what you want to do first, and then we will argue against you. But you people have just come out with, well, here, fellows; we are going to change it and then walk away.

The Chairman: Actually, Mr. Kipp, I am not going to argue with you, but there were consultations with the Canadian Labour Congress. This is a general paper. Of course there is going to be legislation that is going to be more detailed, as a result of parts of these deliberations and what the Minister finally decides. There certainly has been evidence before the committee already as far as you, the employees, are concerned that unless there are some changes in the railway environment—and confidential contracts are to help the railways to get back business they are losing, evidently, to the U.S. railways—your jobs are going to be affected anyway.

As I understand your brief, you are concerned about any change in the environment applying to safety as far as you are concerned. Is that right?

Mr. Kipp: That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: But while you may not have been consulted directly as working on the line and just reading about it in the paper, there have been discussions with some of the national associations, as you said, way back in Ottawa. So it is not taking everyone totally by surprise. Quite frankly, we are then going to have the legislation, which will really be more detailed than even the white paper.

Mr. Kipp: Yes, sir. That is what we expected to respond to—proposed legislation. But it was the nature of the *Freedom to Move* document that raised the alarm: what are these people doing?

The Chairman: That is one of the reasons we are on the road: to raise alarms, in effect, and get people involved, interested, so we will have a broader perspective in a report that hopefully the Minister is going to read and respond to.

[Translation]

incommodés par les mesures que nous pourrions prendre à la lumière d'*Aller sans entraves*? C'est cela que vous voulez?

M. Kipp: Non. C'est ce que les négociateurs de la compagnie nous disent quand vient le temps de discuter de notre contrat de travail. Nous ne demandons pas d'avoir une place privilégiée au soleil. Nous demandons tout simplement le droit, en qualité de citoyens du Canada et d'employés de certaines compagnies, de jouir de l'entière protection qui nous est accordée à l'heure actuelle, sans changements majeurs ni draconiens. Nous ne demandons pas que vous ayez une réaction dans le genre: «Doux Jésus! Nous ne pouvons rien faire avant de parler à ces gens».

Je sais que notre débat est public. Je vous dis, en votre qualité de députés, que nous voulons savoir d'abord ce que vous entendez faire de nous pour ensuite vous présenter nos arguments contraires ou non. Mais vous venez ici nous dire tout bonnement: «bon, les gars, nous allons tout changer cela et puis ensuite nous nous en irons».

Le président: En réalité, monsieur Kipp, je ne veux pas entamer une discussion avec vous, mais il y a eu des consultations avec le Congrès du travail du Canada. Il s'agit d'un document d'ordre général. Evidemment, on présentera un projet de loi beaucoup plus détaillé qui sera la résultat de certaines de nos délibérations et de ce que le ministre décidera finalement. D'après certaines interventions, notre comité a déjà compris que, pour vous, les employés, à moins qu'il n'y ait certaines modifications à la façon dont les choses sont faites au niveau des sociétés ferroviaires—et il y a des contrats confidentiels qui doivent aider les sociétés ferroviaires à reprendre les affaires qu'ils perdent, évidemment, aux profits des sociétés ferroviaires américaines—à moins qu'il n'y ait des changements, dis-je, vos emplois seront touchés de toute façon.

Si j'ai bien compris votre mémoire, vous vous inquiétez de toute modification de votre milieu de travail, qui pourrait avoir des répercussions au niveau de votre sécurité. C'est bien cela?

M. Kipp: C'est exact, monsieur le président.

Le président: Mais si on n'a pas consulté directement le travailleur ordinaire qui n'a appris tout cela que par la voie des journaux, il y a quand même eu certaines rencontres avec quelques-unes des associations nationales, comme vous l'avez dit, là-bas, dans le fin fond d'Ottawa. Alors ça ne prend personne par surprise. Très franchement, il faudra d'abord passer par un projet de loi qui, lui, sera encore plus détaillé que le livre blanc.

M. Kipp: Oui, monsieur. C'est à ce niveau que nous voudrions intervenir: celui du débat sur le projet de loi. Mais c'est la nature même d'*Aller sans entraves* qui a sonné l'alarme: que font ces gens?

Le président: C'est une des raisons qui nous ont poussés à faire ce petit voyage: entendre sonner les sonnettes d'alarme, intéresser les gens au débat, inciter les gens à engager le débat de façon à ce que nous puissions avoir une perspective plus large que nous ferons connaître dans un rapport que le ministre, nous osons l'espérer, lira pour ensuite prendre les mesures qui s'imposent.

[Texte]

Mr. Kipp: Our position was on rail safety, not on private contracts or increase in business, as long as the increase in business does not change the standards of rail safety that are in place right now.

• 1200

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Kipp, what you are really saying, I take it, is that you want to see in place a public regulatory agency armed with regulations and with the capacity of personnel and technical experience to enforce those regulations having to do with the quality of equipment, safety regulations and so forth. That is what you are really after, is it not?

Mr. Kipp: That is very true, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Therefore, under the so-called regulated regime, even with that regulatory body, is it your view that they do not have the capacity to adequately examine or enforce regulations regarding quality of equipment and safety procedures? Is that really what you are complaining about, that what is in place has not been properly done and enforced, or adequately done?

Mr. Kipp: That is in addition to our major concern of what you people are planning to do in regard to rail safety. What we have now is just barely adequate. It is not properly enforced in terms of RTC inspectors being out in the field. It has always been the excuse: I am sorry, but we do not have the men and the budget does not provide for anybody.

Mr. Benjamin: Yes, we have been going through that since 1975, under six and five, and ever since. Mr. Chairman, I do not want to go into this any further. It is just to point out, sir, that the employer and the big associations have been getting their way while the public interest has not been well enough served.

Would you not agree, Mr. Kipp, that the first priority of regulations and the operations of a regulatory body is to serve first the public interest as the first priority, and that the interests of the employer and the employee are secondary to that? This covers safety, security, viability of service, adequacy of service. The public interest has to be the number one priority, would you not agree?

Mr. Kipp: I agree with that very much, yes.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Then I intend to call the Interior Lumber Manufacturers' Association, then hopefully a five-minute break, and we will then only be about half an hour behind schedule—hopefully.

[Traduction]

M. Kipp: Ce qui nous intéresse, c'est la sécurité ferroviaire, pas l'histoire des contrats privés ou d'une augmentation du chiffre d'affaires, du moins dans la mesure où cette augmentation des affaires ne modifie en rien les normes de sécurité ferroviaires qui sont déjà en place à l'heure actuelle.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Kipp, vous voudriez voir en place un organisme public de réglementation armé de règlements idoines, avec le personnel et l'expérience technique voulue pour voir à l'application de ces règlements qui concernent la qualité de l'équipement, la sécurité, etc. C'est cela que vous voulez vraiment, n'est-ce pas?

M. Kipp: C'est très vrai, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Donc, même sous ce régime soi-disant réglementé, même avec l'organisme de réglementation, à votre avis, les autorités n'ont pas les moyens voulus pour appliquer les règlements concernant la qualité du matériel et les procédures de sécurité ou pour en contrôler adéquatement l'application? C'est de cela que vous vous plaignez, c'est-à-dire qu'on n'applique pas ou que l'on ne contrôle pas adéquatement les mesures qui existent déjà?

M. Kipp: Ça s'ajoute aux inquiétudes que nous cause ce que vous prévoyez faire en matière de sécurité ferroviaire. Ce que nous avons déjà à l'heure actuelle suffit à peine. Les inspecteurs ne réussissent pas à faire respecter les règlements actuels. L'excuse est toujours la même: désolés, nous n'avons pas assez d'inspecteurs et le budget ne nous permet pas d'en embaucher davantage.

M. Benjamin: Oui, nous connaissons cette situation depuis 1975 avec le fameux 6 et 5 et cela n'a pas changé depuis. Monsieur le président, je m'en tiens là. Je voulais tout simplement souligner, monsieur, que l'employeur et les grosses associations obtiennent tout ce qu'ils veulent tandis que personne ne veille à l'intérêt public.

Ne seriez-vous pas d'accord pour dire, monsieur Kipp, que la priorité d'un organisme de réglementation qui doit veiller à l'application du règlement est de servir d'abord et avant tout l'intérêt public et que les intérêts de l'employeur et de l'employé ne viennent qu'en deuxième lieu? Que cela vaut pour la sûreté, la sécurité, la viabilité et l'efficacité du service. L'intérêt public doit primer avant toute chose, n'est-ce pas?

M. Kipp: Tout à fait d'accord, oui.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le président: J'entends ensuite faire témoigner la *Interior Lumber Manufacturers' Association*; après, j'espère que nous aurons le temps de prendre une petite pause de cinq minutes et nous n'aurons plus alors qu'une demi-heure de retard sur l'horaire prévu, avec un peu de chance.

[Text]

Mr. Forrestall: There is a temptation to ask where you have been for the last year or so with respect to *Freedom to Move*, but I will not do that.

Mr. Kipp: I have been working for a living, sir.

Mr. Forrestall: I will make a small comment. I cannot speak to the operating engineers, their particular situation. I can tell you that in a former incarnation, as Parliamentary Secretary to the Minister, I was asked to consult widely with unions from British Columbia to Vancouver. When we attempted to do that, my knuckles were very severely rapped by the Canadian Labour Congress and I was told that was not the way to do things—if you want to speak to labour, speak to labour through one voice and do it in Ottawa. So we had a couple of meetings in Ottawa. It is a two-edge sword here, too.

Mr. Kipp: Yes, but we do not belong to the Canadian Labour Congress.

Mr. Forrestall: I am just pointing out an example.

Mr. Kipp: Right. We are our own voice; we do not belong to the Canadian Labour Congress.

Mr. Forrestall: And that was an attempt, I think, Mr. Kipp, to consult before the paper was written.

Mr. Kipp: Yes, sir.

Mr. Forrestall: That had been the Minister's initial wish, but we got rapped pretty severely by the unions for attempting to go out and consult and talk. Had we done that, I am sure we would have run across . . .

The Chairman: Mr. Kipp, I am glad you came today, and we have your brief. As I said, this is another step along the way and there is eventually going to be legislation. Obviously through the circulation of this committee, along with the consultations that went on before, we hope all the public who are going to be affected will be even more conscious of the legislation. Then whatever committee has to deal with it will have the proper representation on the details of *Freedom to Move*.

We want to thank you for coming today. Your point of view, as I said, will certainly be part of the mix. The staff will be assessing your brief in more detail than perhaps we had a chance to do today. Thank you very much for coming.

Mr. Kipp: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I am now going to call the Interior Lumber Manufacturers' Association, which I understand is a part of the B.C. Council of Forest Industries. I guess there are some different points of view here. The thought is that you could make a presentation on behalf of the Interior Lumber Manufacturers' Association. Then I was going to ask the committee to adjourn for five minutes before we have the other half of the lumber interest which is so fundamentally important to British Columbia.

[Translation]

M. Forrestall: Je suis un peu tenté de vous demander ce que vous avez fait depuis un an ou deux pour ce qui est de ce fameux *Aller sans entraves*, mais je m'abstiendrai.

M. Kipp: Je travaillais pour gagner ma croûte, monsieur.

M. Forrestall: Je ferai un petit commentaire. Je ne puis parler des conducteurs-mécaniciens, de leur situation particulière. Mais je puis vous dire que, lors d'une de mes réincarnations précédentes, en qualité de secrétaire parlementaire au ministre, on m'a demandé de consulter tous les syndicats de la Colombie-Britannique jusqu'à Vancouver. Quand nous avons essayé de le faire, le Congrès du travail du Canada m'a très vertement tancé et on m'a dit que ce n'était pas une façon de faire les choses: si vous voulez parler aux classes laborieuses, veuillez s'il vous plaît parler aux travailleurs d'une seule voix et faites-le à Ottawa. Nous avons donc eu quelques réunions à Ottawa. Là aussi, c'est une lame à deux tranchants.

M. Kipp: Oui, mais nous ne faisons pas partie du Congrès du travail du Canada.

M. Forrestall: Je soulignais tout simplement ça à titre d'exemple.

M. Kipp: Oui. Nous parlons pour nous-mêmes; nous ne sommes pas membres du Congrès du travail du Canada.

M. Forrestall: Et nous avons donc essayé de vous consulter avant de rédiger ce document, monsieur Kipp.

M. Kipp: Oui, monsieur.

M. Forrestall: C'était là le premier désir du ministre, mais nous nous sommes fait tancer plutôt vertement par les syndicats pour avoir essayé d'aller consulter la base. Si nous avions fait cela, je suis sûr que nous nous serions heurtés . . .

Le président: Monsieur Kipp, je suis heureux que vous ayez pris la peine de venir ici aujourd'hui et nous avons votre mémoire. Comme je l'ai dit, nous franchissons ainsi une autre étape et un bon jour, on présentera un projet de loi. De toute évidence, grâce aux pérégrinations de notre Comité et grâce aux consultations qui ont eu lieu avant cela, nous osons espérer que tous ceux qui seront touchés par tout cela ne seront que plus conscients de la législation. Ensuite, le Comité qui en sera saisi aura tous les détails voulus à propos d'*Aller sans entraves*.

Nous tenons à vous remercier pour votre présence ici aujourd'hui. Comme je l'ai dit, il sera certainement tenu compte de votre point de vue. Le personnel évaluera le contenu de votre mémoire de façon encore plus détaillée que nous n'avons peut-être eu l'occasion de le faire aujourd'hui. Merci beaucoup d'être venu.

M. Kipp: Merci, monsieur le président.

Le président: C'est maintenant le tour de la *Interior Lumber Manufacturers' Association* qui fait partie du **B.C. Council of Forest Industries*. Je crois bien qu'il va y avoir différents points de vue. Alors vous pourriez peut-être nous faire connaître le point de vue de la *Interior Lumber Manufacturers' Association*. Ensuite, je pourrais peut-être proposer une pause de cinq minutes au Comité avant de passer au prochain témoin qui défendra aussi les intérêts de l'industrie du bois,

[Texte]

[Traduction]

industrie d'une importance tellement fondamentale pour l'économie de la Colombie-Britannique.

• 1205

Gentlemen, I would like to recognize and welcome Mr. Grant Hiemstra, who is before us on behalf of the Interior Lumber Manufacturers' Association. I gather also that Mr. Saunders is appearing with you. You have been sitting here in the room very patiently and have seen the format we are following. If you could give the highlights of your view, we will then throw it open to questions.

Mr. S. Grant Hiemstra (Chairman, Transportation Committee, Interior Lumber Manufacturer's Association): Thank you very much, Mr. Chairman.

My name is Grant Hiemstra. I am employed by Crown Forest Industries as a traffic manager in building materials, and I am also Chairman of the ILMA Transportation Committee. Also here with me is Howard Saunders, who is the General Manager of ILMA. We apologize for not being able to get this report to your group earlier.

• 1210

We are associated with the Council of Forest Industries. Nevertheless, we thought it valuable to make a separate presentation because we are located in the southern interior part of the province. Our mills have access to BN Rail. We have had experience with deregulation and we thought perhaps we might be able to add some comments which might be of value to this process.

I will review this. It outlines who we are and where we are and how we transport our commodities. We have an appendix in the back. I will go through it briefly and then we will get on to some questions.

The Interior Lumber Manufacturers' Association represents 46 companies in the southern interior of British Columbia. These companies operate 61 separate production facilities in 40 communities where they are often the only major employer.

Members employ over 10,000 workers in their mills and plants. Over 5,000 workers are employed by our logging contractors. Member companies produce 2.5 billion board feet of lumber, 450 million square feet, three-eighths-inch spaces of plywood and veneer plus some minor products. Value of production approximates \$500 million annually.

ILMA welcomes the opportunity to present the Association's views on *Freedom to Move*; this, in part, because of the magnitude of the changes and also because of the new realities our members face in the marketplace. The survival of our member companies and the communities where they are the major employers requires that they be able to compete with producers located much closer to major markets. Some of

Messieurs, j'aimerais vous présenter M. Grant Hiemstra et lui souhaiter la bienvenue en votre nom; il est le porte-parole de la *Interior Lumber Manufacturers' Association*. Je crois savoir que M. Saunders vous accompagne. Vous avez attendu très patiemment dans la salle et vous avez donc eu l'occasion de voir comment nous fonctionnons. Si vous voulez bien nous donner l'essentiel de votre mémoire, nous passerons ensuite aux questions.

M. S. Grant Hiemstra (président, Comité des transports, Interior Lumber Manufacturer's Association): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'appelle Grant Hiemstra. Je suis directeur de la circulation pour les matériaux de construction et je suis employé par la *Crown Forest Industries*; je suis aussi président du Comité des transports de la ILMA. Avec moi se trouve Howard Saunders qui est le gérant général de la ILMA. Nous nous excusons de n'avoir pas pu vous envoyer ce rapport plus tôt.

Nous avons des liens avec le Conseil des industries forestières, mais nous avons cru bon de présenter un exposé distinct parce que nos membres viennent du centre sud de la province. Les scieries que nous représentons ont accès aux services de BN Rail. Nous avons une certaine expérience de la déréglementation et nous avons cru par conséquent qu'il serait utile d'exprimer certains de nos points de vue devant le Comité.

Je vais faire ressortir les grandes lignes de notre mémoire, dans lequel nous exposons qui sont nos membres, où ils sont implantés et comment ils transportent leurs produits, après quoi nous pourrions passer aux questions. Notre mémoire comporte également une annexe.

La *Interior Lumber Manufacturers' Association* représente 46 entreprises implantées dans le centre sud de la Colombie-Britannique. Ces entreprises exploitent 61 installations de production dans 40 agglomérations où, souvent, elles sont le seul employeur important.

Les scieries et usines exploitées par nos membres fournissent plus de 10,000 emplois tandis que plus de 5,000 personnes travaillent pour les entrepreneurs forestiers membres de l'association. Nos membres produisent chaque année 2,5 milliards de pieds de planche de bois de construction, 450 millions de pieds carrés de panneaux de contreplaqué d'une épaisseur de 3/8 de pouce, de même que des produits secondaires d'une valeur de 500 millions de dollars.

L'ILMA est heureuse de pouvoir faire connaître son point de vue sur le document de travail intitulé *Aller sans entraves* en raison d'une part de l'importance des changements proposés et d'autre part des conditions nouvelles auxquelles nous faisons face sur les marchés. Pour assurer la survie de nos sociétés membres et des agglomérations où elles constituent les principaux employeurs, il faudra que nos membres puissent

[Text]

our competitors have transportation costs in the order of 12% of the delivered price of lumber.

In contrast, our members face transportation costs into eastern Canada and the U.S. markets equal to one-third of the delivered price.

ILMA estimates that our members or other customers pay between \$125 million and \$150 million annually for transportation of finished products by all modes from mills to customer. In light of the high costs involved, changes to transportation regulations are required to meet the competitive challenge.

ILMA believes the recommendations made in *Freedom to Move* will effect the necessary changes, and therefore supports the proposals.

Today, Canadian railroads collectively set rates for domestic shipments. As a result, even if a high volume shipper is served by both major rail carriers, he in effect still faces monopoly pricing. We believe the lack of inter-modal competition in Canada has been detrimental to shippers' interests and economic growth.

Conversely, deregulation in the United States has brought about benefits for ILMA shippers due to our proximity to the Burlington Northern Rail system. Some member mills are located on the BN, though most must truck to reload points at the U.S. railhead. When BN introduced lower rates in transportation agreements negotiated with shippers, Canadian rail carriers responded to this competition by reducing rates also.

However, these reductions varied with distance from mill to the BN and therefore benefited only those mills close to BN access and only on deliveries to markets served by the BN.

Unquestionably, deregulation in the U.S. has helped some ILMA shippers. Conversely, Canadian domestic rail rates continue to be set collectively irrespective of economics associated with location or of competitive factors under an inflexible and now outdated regulatory environment.

The position put to the people of Canada in *Freedom to Move* is a fresh approach which we support as a complete package. It is not possible, briefly, to comment on all the proposals contained in *Freedom to Move*; therefore we limit ourselves to a few points.

[Translation]

faire concurrence aux producteurs qui se trouvent beaucoup plus près des marchés importants. En effet, certains de nos concurrents supportent des coûts de transport qui s'élèvent à environ 12 p. 100 du prix du bois d'oeuvre au moment de la livraison.

Par contraste, nos membres doivent assumer des frais de livraison se chiffrant à un tiers du prix au moment de la livraison dans l'est du Canada et sur les marchés américains.

L'association a estimé que ses membres ou ses clients versent environ 125 millions de dollars et 150 millions de dollars par année pour transporter, quel que soit le mode utilisé, les produits finis à partir des scieries jusqu'aux installations des acheteurs. Étant donné les coûts élevés, les réalités de la concurrence exigent des modifications aux règlements en matière de transport.

L'ILMA estime que les recommandations que renferme *Aller sans entraves* entraîneront les modifications nécessaires et elle appuie par conséquent les propositions qu'il renferme.

Aujourd'hui, les chemins de fer canadiens fixent en commun les tarifs applicables aux expéditions intérieures. Par conséquent, même si un expéditeur donné, qui achemine des produits en quantités importantes, est desservi par les deux grands chemins de fer nationaux, il est néanmoins assujéti aux prix fixés par un monopole. Nous croyons que le peu de concurrence intermodale au pays a nui aux intérêts des expéditeurs et a entravé la croissance économique.

En revanche, la déréglementation survenue aux États-Unis a entraîné des avantages pour les expéditeurs membres de notre association en raison de notre proximité du système ferroviaire de la *Burlington Northern Rail*. Certaines des scieries membres sont situées sur le réseau de la BN, mais la plupart doivent transporter leurs produits par camion pour rechargement dans les wagons aux États-Unis. Lorsque la BN a réduit ses tarifs par suite d'accords négociés avec les expéditeurs, les transporteurs ferroviaires canadiens ont fait de même.

Toutefois, ces réductions variaient selon la distance entre la scierie en question et la voie de BN et n'ont été par conséquent avantageuses que pour les scieries à proximité du réseau de BN et que pour les livraisons destinées aux marchés desservis par cette société ferroviaire.

Il ne fait aucun doute que la déréglementation survenue aux États-Unis a amélioré la position de certains expéditeurs membres de notre association. Par contraste, les tarifs ferroviaires internes au Canada continuent d'être fixés en commun sans égard aux facteurs économiques liés à l'emplacement ou aux facteurs liés à la concurrence qui s'exerce actuellement dans le cadre d'une structure de réglementation rigide et périmée.

L'approche préconisée dans *Aller sans entraves* est une approche novatrice que nous appuyons sans réserve. Le temps ne nous permet pas d'exposer notre point de vue sur toutes les propositions que renferme le document de travail et nous nous contenterons par conséquent de soulever quelques points précis.

[Texte]

The removal of Section 279 and the introduction of confidential contracts will bring about meaningful inter-modal competition which we strongly believe will lead to a more efficient transportation system. ILMA agrees with the proposal to impose joint-track usage or share rural route running rights where justified in the public interest or in terms of efficiency and to expand interswitching. The use of this provision could avoid needless duplication of railway plant and permit increased utilization and efficiency of operation and improve access to port facilities.

[Traduction]

L'abrogation de l'article 279 et l'introduction de contrats confidentiels favorisera une réelle concurrence intermodale, ce qui rendra plus efficace, nous le croyons vigoureusement, le système des transports. L'ILMA croit aussi qu'il faudrait rendre obligatoire l'utilisation en commun des voies ou le partage des droits de passage dans les régions rurales lorsque l'intérêt du public ou l'efficacité l'exige, ou encore lorsque cela permet d'améliorer les manœuvres interservices. Cela permettrait d'éliminer les doubles emplois inutiles des installations ferroviaires et rendrait plus fréquentes et plus efficaces les opérations et améliorerait l'accès aux installations portuaires.

• 1215

While we recognize that there are operational problems with joint running rights, a major part of our ILMA territory has for many years been served by both CN and CP, operating over common tracks. Clearly, if the carriers want it to work, it can be made to work.

Bien que nous reconnaissons que certains problèmes soient liés aux droits de passage commun, nous estimons qu'une partie importante du territoire qu'occupent nos membres a été pendant bon nombre d'années desservie par le CN et par le CP, et ce sur les mêmes voies. Il est clair que si les transporteurs sont désireux d'implanter un service efficace, cela est possible.

The ILMA supports fully the government's intention to replace section 278 of the Railway Act with a new section requiring railroads to carry goods to the nearest competitive point under a fair rate. Companion to such a change would be the need for a new, effective appeals process which would permit final-offer arbitration. ILMA agrees with the proposal to maintain common carrier obligations in full, with the ability to modify these obligations within confidential contracts.

L'association appuie sans réserve la proposition du gouvernement selon laquelle l'article 278 de la Loi sur les chemins de fer serait remplacé par une nouvelle disposition qui exigerait des chemins de fer qu'ils transportent les biens destinés au point de concurrence le plus rapproché selon un tarif équitable. Il faudra en même temps mettre sur pied un nouveau mécanisme d'appel efficace qui permettrait l'arbitrage des propositions finales. L'ILMA croit également qu'il faudrait maintenir intactes les obligations des transporteurs publics, celles-ci pouvant être modifiées par des contrats confidentiels.

In summary, ILMA views the proposals in the *Freedom to Move* document as bold, timely and necessary to the development of a competitive transportation system. Further, we view the proposals as a package wherein the elements are intertwined to give balance that is currently lacking.

Pour résumer, l'association est d'avis que les propositions que renferme *Aller sans entraves* sont dynamiques, opportunes et nécessaires à la mise sur pied d'un système de transport concurrentiel. Par ailleurs, nous croyons que les propositions doivent être adoptées dans leur ensemble car elles s'unissent pour former un tout et apportent à ce domaine un équilibre inexistant à l'heure actuelle.

Unlike the situation when the NTA was passed in 1967, the railroads are now mature operations in all respects. They have a high-quality management, skilled operations personnel and they have an adequate capital base, all of which suggests that they are able to compete and that they too will benefit from the proposed regulatory changes.

Contrairement à ce qui était le cas en 1967, au moment où la LNT a été adoptée, les chemins de fer sont aujourd'hui des entreprises en période de maturité et ce, à tous égards. Leurs administrateurs sont compétents, leurs effectifs opérationnels ont les connaissances requises et elles reposent sur des bases financières solides, ce qui porte à croire qu'elles sont en mesure de faire concurrence et qu'elles tireront profit elles aussi des modifications proposées au chapitre de la réglementation.

Gentlemen, we thank you for your attention. That concludes our opening comments.

Messieurs, merci de votre attention. C'est la fin de notre exposé.

The Chairman: I must say that your brief was four pages, and that basically covers more or less the brief in the overview. Thank you very much, Mr. Hiemstra.

Le président: Bien que votre mémoire ne renferme que quatre pages, il englobe en quelque sorte l'ensemble du document de travail. Merci beaucoup, monsieur Hiemstra.

Mr. Tobin, then Mr. Belsher and Mr. Manly.

Monsieur Tobin, suivi de M. Belsher et de M. Manly.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank our witnesses for their very succinct and to-the-point presentation here this morning.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais remercier les témoins de nous avoir présenté ce matin un mémoire très concis et pertinent.

[Text]

I want to ask our witnesses this. You point out that, in the current situation, some of your competitors have transportation costs in the order of 12% of the delivered price of lumber, while groups in your organization are facing costs as high as one-third of the delivered price of lumber. Have you been able to do any kind of projections that would indicate whether or not some equilibrium might be brought after deregulation is in place and you have been able to avail, hopefully, of a more competitive environment?

Mr. Hiemstra: What we are referring to in that comment is the fact that our competitors are not just Canadian producers but also U.S.

Mr. Tobin: I appreciate that.

Mr. Hiemstra: We are speaking from experience, again looking at the deregulation on the U.S. side and the impact on ILMA. Our rates went down when deregulation came into effect and the BN started to change their rate structure and how they established rates. As a result of that, the cost of the ILMA mill, landing his lumber in the marketplace, went down. He became more competitive and able to survive.

Mr. Tobin: What you are saying is that the U.S. experience forced price adjustments in Canada.

Mr. Hiemstra: It allowed price adjustments to take place.

Mr. Tobin: Is your association in favour of shippers' groups such as yours being allowed to negotiate collectively with individual railways? Depending on the answer—and I suspect it is probably yes—would you please explain what the benefits would be?

Mr. Hiemstra: Personally, I would be in favour only under very limited conditions. First, such rates would not be restrictive in any sense, would have to be open to everybody. Second, in doing that, I feel it would make sense only if there were some good economic reason to do so in the sense that perhaps it would be more efficient for the railroads to deal with a collective group of shippers rather than dealing with all shippers. Those rates would certainly be published rates, not confidential contracts.

• 1220

Mr. Tobin: Do you believe mandated joint line rates would benefit any of your membership, especially those whom you categorize as captive shippers?

Mr. Hiemstra: That is correct.

Mr. Tobin: You would support that?

Mr. Hiemstra: Yes. I think we say that here.

[Translation]

Vous nous avez dit qu'actuellement, certains de vos concurrents supportent des frais de transport de l'ordre de 12% du prix du bois d'oeuvre à la livraison, tandis que d'autres entreprises membres de votre association doivent assumer des coûts qui peuvent atteindre le tiers du prix au moment de la livraison. Avez-vous pu établir des projections qui vous permettraient de déterminer si la déréglementation apporterait un équilibre à cet égard, du fait qu'elle favoriserait une plus grande compétitivité?

M. Hiemstra: Nous avons voulu faire ressortir par ces chiffres le fait que nous faisons concurrence non seulement aux producteurs canadiens, mais également à des producteurs américains.

M. Tobin: Je comprends cela.

M. Hiemstra: Nous nous sommes reportés à notre expérience, ainsi qu'à la déréglementation survenue aux États-Unis et aux répercussions de celle-ci sur l'ILMA. Par suite de la déréglementation, ainsi que des modifications apportées par la BN à la structure de son tarif et à ses méthodes de fixation du tarif, les nôtres ont commencé à chuter aussi. Par conséquent, les frais qu'assument nos scieries membres, notamment pour commercialiser le bois d'oeuvre, ont diminué. Nos membres ont pu devenir plus concurrentiels et rentabiliser davantage leurs opérations.

M. Tobin: Vous nous dites en fait que la déréglementation américaine a entraîné obligatoirement des rajustements des tarifs au Canada.

M. Hiemstra: La déréglementation américaine a permis les rajustements survenus au Canada.

M. Tobin: Votre association est-elle en faveur des négociations en commun entre les groupements d'expéditeurs, dont le vôtre, et chacun des chemins de fer en question? Dans l'affirmative, ce qui me semble la réponse probable, pourriez-vous nous expliquer quelles seraient pour vous les répercussions positives?

M. Hiemstra: Personnellement, je serais en faveur de telles négociations seulement dans des conditions très particulières. Premièrement, les tarifs ne devraient avoir aucun caractère limitatif et tout le monde devrait y avoir accès. Deuxièmement, il faudrait que de telles négociations soient justifiées par des raisons économiques valables, par exemple, la plus grande efficacité des négociations entre les chemins de fer et un groupement d'expéditeurs, par rapport aux négociations faisant intervenir tous les expéditeurs. Chose certaine, les tarifs seraient publiés et ne seraient pas accordés aux termes de contrats confidentiels.

M. Tobin: Croyez-vous que certains de vos membres, surtout ceux que vous qualifiez d'expéditeurs captifs, pourraient tirer profit de tarifs communs obligatoires?

M. Hiemstra: Oui.

M. Tobin: Les appuyeriez-vous?

M. Hiemstra: Oui. Nous l'avons signalé dans le mémoire, je crois.

[Texte]

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you.

What percentage of your product would move by truck versus rail?

Mr. Hiemstra: Mr. Saunders could address that question.

Mr. Howard Saunders (General Manager, Interior Lumber Manufacturer's Association): We have some rough numbers—based on Statistics Canada because we no longer keep that sort of data—and it appears that approximately 32% of all of our shipments are going by truck at the moment and 68% by rail. To put that in context, the comparison with northern B.C. is that 13.5% goes by truck and 86.5% by rail.

Mr. Belsher: The reason I ask that is that the Canadian Trucking Association, who appeared before us, were somewhat cautious about the railways being able to do confidential contracting for the reason that they were somewhat hesitant and that they felt the railways might undercut to the point of helping to boost their own trucking affiliates. Yet you are very supportive of that. Do you feel there should be at least a minimum put on it, a base, or have you thought that far ahead?

Mr. Hiemstra: You have to do it one way or the other, and once you start putting criteria on things you run into some difficulty, I believe. I think the barriers to entry into the trucking industry are far less than in the railroad industry so I would see such action by the railroad as being of only limited value in terms of the timeframe they are looking at. The other point here is that hopefully we are all mature managers and we can spot such a tactic well in advance and address it in an appropriate manner. It certainly is in our interests to support competition, to support truckers—and support independent truckers, as opposed to railroad truckers, if we view a monopoly taking shape.

Mr. Belsher: In the products that leave your member companies, is it mainly for the export to the U.S., or does it go south across BN and then back up into Canada?

Mr. Hiemstra: It is mainly for export to the U.S. As I mentioned, a fair amount of it is being trucked across the border from some of our southern locations. We have one company which at one time shipped 90% of its product by rail and 10% by truck into the U.S.; it now trucks into our U.S. railhead about 90% of its product and 10% goes by Canadian rail. That is as a result of U.S. deregulation, and I believe one of the reasons why the railroads certainly supported deregula-

[Traduction]

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci.

Quel pourcentage de vos produits expédiez-vous par camion par rapport au rail?

M. Hiemstra: M. Saunders répondra à cette question.

M. Howard Saunders (gérant général, Interior Lumber Manufacturer's Association): Selon nos chiffres approximatifs, qui s'inspirent des données de Statistique Canada, car nous ne rassemblons plus ces données, il semble qu'à l'heure actuelle, environ 32 p. 100 de nos expéditions sont acheminées par camion et 68 p. 100 par rail. Pour vous situer un peu dans le contexte, je vous dirais que dans le nord de la Colombie-Britannique, ces chiffres sont 13,5 p. 100 et 86,5 p. 100 respectivement.

M. Belsher: Si je vous pose cette question, c'est parce que l'Association des camionneurs canadiens, qui a comparu avant vous, n'était pas entièrement convaincue que les chemins de fer puissent conclure des contrats confidentiels, parce que ceux-ci s'étaient montrés plus hésitants et aussi parce que cette association craignait que les chemins de fer puissent s'adonner à des pratiques déloyales dans le but de favoriser les entreprises de camionnage qui leur sont associées. Néanmoins, vous avez appuyé vigoureusement une telle proposition. Ne croyez-vous pas qu'il faudrait tout au moins prévoir un minimum, un seuil, ou vous êtes-vous penché sur cette question dont les répercussions ne se feront sentir qu'à longue échéance?

M. Hiemstra: Il faut adopter une méthode ou une autre et je crois que lorsqu'on impose des critères, on se heurte à certaines difficultés. Je crois que les obstacles qui empêchent l'accès à l'industrie du camionnage sont beaucoup moins importants que ceux empêchant l'industrie ferroviaire et je crois donc qu'une telle mesure prise par une société ferroviaire n'aurait que des répercussions limitées, compte tenu des délais dont il est question. J'aimerais vous signaler également que nous espérons avoir chez nous des administrateurs d'expérience qui peuvent renifler bien à l'avance une telle tactique et prendre les mesures pour la contrer. Manifestement, il en va de notre intérêt de favoriser la compétitivité et si nous entrevoyons la possibilité d'un monopole, d'appuyer les camionneurs indépendants par opposition aux camionneurs associés aux chemins de fer.

M. Belsher: Les produits qu'écoulent les sociétés membres de votre association sont-ils destinés principalement aux États-Unis ou sont-ils acheminés sur le réseau de BN pour ensuite rentrer de nouveau au Canada?

M. Hiemstra: Principalement, ces produits sont exportés aux États-Unis. Comme je l'ai indiqué, une fraction importante de ces expéditions sont transportées aux États-Unis par camion à partir des installations de nos membres dans le sud de la province. À une certaine époque, un de nos membres expédiait 90 p. 100 de ses produits par rail et 10 p. 100 par camion vers les États-Unis, mais aujourd'hui, il en transporte 90 p. 100 par camion vers le point de départ du réseau ferroviaire aux États-Unis et 10 p. 100 par rail canadien. Ce

[Text]

tion for movements into the United States was to be able to address that.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

In the 61 production facilities by your member companies it looks like you have about 150 employees on average. I take it that among your members maybe one has only 20 employees and another has 300. Is that sort of the nature of your association?

Mr. Hiemstra: We have a mix of big and small companies in our association.

Mr. Benjamin: And your association is finished products . . .

Mr. Hiemstra: That is correct.

Mr. Benjamin: —2x4s, lumber? There is no plywood involved?

Mr. Hiemstra: Yes, we do produce some plywood in our area as well.

Mr. Benjamin: When you talk about confidential contracts, one of the things that has worried me is that even under the regulated regime agreed charges were public knowledge: competitors knew what agreed charges were and were in a position to negotiate. What is to stop a major operator who ships thousands of truckloads and carloads a year from making a confidential rate because of his volume and the economies of scale and your small operator, a member of your association, cannot find out what the confidential rate is and he gets run out of business?

• 1225

Mr. Saunders: Can I take that one?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Saunders: The fact is that most of our smaller shippers, smaller maills, do not ship very much by rail. Some of them are not on rail; they do not have access to spurs; it is hard for them to get cars because they are only shipping a car a week. Most of them have gone to the intermodal on piggyback, or ship direct by truck. For them, deregulation and confidential contracts is not a particularly big factor, because under the current environment they do not avail themselves extensively of the rail alternative anyway.

Mr. Benjamin: Under the present regime, I agree with you that it is common . . . Rate setting by railroads in Canada has been going on far too long. But even so, under the regulations presently in existence, there is nothing to stop either of them from lowering their rates. All they have to do is file them and

[Translation]

revirement est issu de la déréglementation aux États-Unis et je crois que c'est en partie pour régler ce genre de problème que les chemins de fer ont appuyé la déréglementation en ce qui concerne les mouvements de produits destinés aux États-Unis.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Il semble qu'en moyenne, les 61 installations de production appartenant à vos membres comptent chacune environ 150 employés. Je suppose qu'en réalité, il y a un écart important, entre 20 et 300, par exemple, entre le maximum et le minimum. Est-ce que cela reflète fidèlement la situation des membres de votre association?

M. Hiemstra: En effet, notre association compte de grandes entreprises, des moyennes et aussi des petites.

M. Benjamin: Vos membres produisent des produits finis?

M. Hiemstra: C'est exact.

M. Benjamin: Des 2 par 4, du bois d'oeuvre, mais pas de contreplaqué?

M. Hiemstra: Oui, nos membres produisent du contreplaqué aussi.

M. Benjamin: Vous avez parlé de contrats confidentiels et je m'inquiète que même sous un régime réglementé, les frais convenus sont rendus publics, c'est-à-dire que les concurrents connaissent les frais exigés et sont, par conséquent, en mesure de négocier. Pourquoi un grand exploitant, qui expédie chaque année des produits exigeant des milliers de camions et de wagons de chemins de fer, ne pourrait-il obtenir un tarif confidentiel en raison du volume expédié et des économies d'échelle que cela occasionne, tarif que le petit exploitant membre de votre association ne peut d'ailleurs connaître et qui peut mener à la faillite de ce dernier?

M. Saunders: Puis-je répondre à la question?

M. Benjamin: Oui.

M. Saunders: Le fait est que la plupart des petits expéditeurs et des petites scieries membres de l'association n'acheminent pas des quantités importantes de produits par rail. Certains d'entre eux ne sont pas à proximité du réseau ou n'ont pas accès aux embranchements, et il est difficile pour eux d'avoir accès aux wagons car ils n'en remplissent qu'un par semaine. La plupart d'entre eux se sont tournés vers les services intermodaux ou le feroutage, ou encore expédient directement par camion. La déréglementation et les contrats confidentiels leur importent peu parce qu'à l'heure actuelle, ils ne peuvent de toute façon se prévaloir de façon importante des services ferroviaires.

M. Benjamin: Sous le régime actuel, je crois comme vous que la fixation des tarifs par les chemins de fer canadiens est une pratique courante qui persiste depuis trop longtemps déjà. Malgré cela, rien n'empêche les chemins de fer de réduire leurs tarifs, même en application des règlements actuellement en

[Texte]

make them public. There is nothing stopping them from lowering them. And the complaint about what is occurring across the border—competition with Great Northern, Burlington Northern—as a result of the Staggers Act is sort of irrelevant. Canadian railroads on the east-west traffic can lower their rates in competition. There is nothing to stop them from doing it. Or do you want regulations to force them to do it?

Mr. Hiemstra: No, we do not want regulations to force anybody to do anything. One of the problems with the published rate right now is that it is visible. This is sort of the feedback I get from the railroad. And being visible, if they give me a lower rate because of my volume or my economies, somebody up the track who is not in the same situation in terms of those economies, or has less of a competitive position, hollers that he, too, wants the same thing. That is one problem.

The difficulty with that is that you end up with a very *status quo* situation, where you have everybody having the same rates. Obviously, there are differences, given differences in geographic location, differences in volume. Geographic location, I would suspect, would play the major part in terms of determining the cost of providing the service.

Without differences in rates, you do not have products flowing in the most economic means—products you would think should flow where it makes sense for them to flow. Right now, where you have common rates, for a person who is very expensive to serve, there is no incentive for him to move it to an alternative market; and likewise, there is no incentive for another shipper who may be much closer to the market, or have other advantages of some sort, to move it in the most economic means. In general, you end up with a poor allocation of resources.

Mr. Benjamin: I am having difficulty following your logic in this. Something that has always been the case in this country, because we have such a large geography and a harsher climate and a widely scattered population, in the public interest and in the national interest, is to have a regulatory regime to try to make certain there was some reasonable, equitable service, and a minimum of discrimination against producers and processors and manufacturers just because of where they happen to be located. That has been sort of the drive behind national transportation policy since the 1860s.

Now, if you throw that wide open... Most of your people ship by truck. Your small shippers, most of it goes by truck. There is nothing to stop—in fact, it is already occurring—the railroads from buying up trucking companies. They are already doing it. The big five truckers in the United States have either taken over or merged with dozens of other companies. The deregulating is leading to a monopoly

[Traduction]

vigueur. Il suffit de les déposer auprès de l'instance concernée et de les rendre publics. Rien n'empêche les deux chemins de fer de réduire leurs tarifs. Quant aux plaintes formulées au sujet de la concurrence à laquelle s'adonnent certaines entreprises américaines, dont la *Great Northern* et la *Burlington Northern*, par suite de la *Staggers Act*, est en quelque sorte sans aucune pertinence. Pour faire concurrence, les chemins de fer canadiens assurant un service Est-Ouest n'ont qu'à réduire leurs tarifs. Rien ne les empêche de le faire, où croyez-vous qu'il faudrait, au contraire, les y obliger en application d'un règlement?

M. Hiemstra: Non, nous ne sommes pas en faveur de règlements comportant des contraintes semblables. Actuellement, le tarif rendu public constitue un problème en ce sens que chacun peut le consulter, du moins c'est ce que me dit le chemin de fer en question. Comme chacun peut le consulter, si l'on m'accorde un tarif inférieur en raison du volume que j'expédie ou des économies d'échelle que je provoque, un autre expéditeur peut exiger le même tarif, malgré le fait qu'il n'offre pas les mêmes économies d'échelle ou qu'il ne bénéficie pas de la même position concurrentielle que moi. C'est un des problèmes.

Une des difficultés que cela entraîne, c'est que le *statu quo* qui en résulte accorde à tous les mêmes tarifs. Bien sûr, il y a des divergences sur le plan géographique et sur le plan du volume, par exemple. Je crois que lorsqu'il faut déterminer les coûts exigés pour un service donné, il faut se pencher principalement sur l'emplacement.

S'il n'y a pas de différence dans les tarifs, les produits ne sont pas acheminés de la façon la plus économique possible, et je pense surtout aux produits qui, de toute évidence, devraient être acheminés sur certains réseaux. À l'heure actuelle, les personnes qui sont desservies à même des frais très élevés ne sont pas du tout encouragées à se tourner vers des marchés de rechange et par le fait même, les autres expéditeurs qui pourraient se trouver beaucoup plus près du marché en question ou qui pourraient offrir d'autres avantages ne sont pas encouragés à expédier les produits de la façon la plus économique. En règle générale, cela produit une mauvaise allocation des ressources.

M. Benjamin: Votre raisonnement m'échappe. Comme la superficie du Canada est tellement grande, que le climat y est très rigoureux et que la population est largement disséminée, il en va de l'intérêt public et de l'intérêt national de se doter d'un régime de réglementation qui assure l'existence de services raisonnables et équitables, avec un minimum de discrimination à l'endroit des producteurs, transformateurs et manufacturiers, discrimination fondée uniquement sur l'emplacement géographique. Voilà le principe qui sous-tend depuis 1860 la politique nationale en matière de transport.

Or, la plupart de vos membres expédient par camion, du moins les plus petites entreprises. Si tout est déréglementé, rien n'empêche les chemins de fer de se porter acquéreurs des entreprises de camionnage, comme elles le font déjà. Aux États-Unis, les cinq grandes entreprises de camionnage ont procédé à des douzaines de prises en charge ou de fusions. La déréglementation crée des monopoles et nous allons nous

[Text]

situation, and we are going full circle to where we were before. Do you not think that is a danger; that even your trucking industry is going to be compressed?

Mr. Hiemstra: In the United States I recognize there certainly has been a consolidation of large truckers. I think for the most part it has been the LTL carriers, which is really a different type of business and not one we are involved with to any great degree.

• 1230

We normally in our industry deal with charter load operators. This is a trucker that comes in to our mill, gets a full load and takes it, say, from the southern interior, say, to Texas. This is a much different type of business and I do not see much opportunity for very large companies to gain control of the market.

Mr. Benjamin: I find no difficulty in making it possible for our transporters to move Canadian goods in and out of the United States under similar regulations required in the United States, or according to the deregulation required in the United States. But then if you start applying this to all of Canada in an entirely different situation, do you not foresee problems down the road with mergers and acquisitions and bankruptcies, or with fly-by-nighters coming in, creaming gravy off the top and disappearing? Your steady fellow locally would be placed in jeopardy.

Mr. Hiemstra: This is just the point. The steady fellow would be placed in jeopardy. As a traffic manager responsible for moving my company's products from mill to market, I want to make sure this does not happen. If I allow it to happen, I am not a good businessman.

Mr. Benjamin: Just a minute. If you can save your company some bucks, transportation costs . . .

Mr. Hiemstra: Short term, very short term.

Mr. Benjamin: Yes. In the best business sense, you are going to leave your steady local guy to hand it to a fellow who is giving you a break, are you not? Or else your boss is going to be a little annoyed with you, is he not?

Mr. Hiemstra: We frequently turn down lots of low-cost . . . Let us put it this way. We recognize that there is not a trucker who cannot walk into our door and offer a lower rate. It happens all the time. We do not accept such business.

Mr. Benjamin: Good for you! Good for you!

Mr. Hiemstra: I think it would be quite common.

Mr. Benjamin: Okay, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Tobin, a short question or intervention?

[Translation]

retrouver au point de départ. Ne croyez-vous pas qu'il y a un danger que même l'industrie du camionnage va être comprimée?

M. Hiemstra: Je reconnais qu'aux États-Unis, il y a eu une certaine consolidation des activités des grandes entreprises de camionnage. Je crois que dans l'ensemble, il s'agissait des transporteurs de chargements partiels, qui sont en fait quelque chose de différent que nous ne faisons pas nous-mêmes beaucoup.

Normalement, dans notre industrie, nous traitons avec des sociétés d'affrètement. C'est-à-dire un camionneur qui vient prendre un chargement complet qu'il transporte, par exemple, du sud de l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'au Texas. C'est quelque chose de très différent et je ne vois pas comment de très grandes compagnies pourraient prendre le contrôle de ce marché.

M. Benjamin: Je ne vois pas de problème à permettre à nos transporteurs de déplacer des marchandises canadiennes à destination et en provenance des États-Unis selon une réglementation analogue à celle des États-Unis ou dans le même contexte de déréglementation. Par contre, si vous commencez à appliquer ce système à l'ensemble du Canada dans un contexte entièrement différent, ne pensez-vous pas que cela puisse causer des problèmes de fusionnement, prise de contrôle et faillite ou d'entreprises de broche à foin venant ramasser des bénéfices avant de disparaître? Laisant ainsi l'entreprise locale stable dans une situation assez précaire.

M. Hiemstra: C'est justement cela. L'entreprise stable se retrouverait dans une situation précaire. Étant responsable de l'expédition des produits de mon entreprise de l'usine au marché, je veux m'assurer que cela ne se produise pas. Sans quoi, je ne suis pas un bon homme d'affaires.

M. Benjamin: Un instant. Si vous pouvez économiser de l'argent à votre entreprise, des frais de transport . . .

M. Hiemstra: À court, très court terme.

M. Benjamin: Oui. Dans l'intérêt de vos affaires, vous allez abandonner l'entreprise stable et confier l'expédition de vos marchandises à celui qui vous offre un tarif plus intéressant, non? Sinon, votre patron risque de vous demander certains comptes, n'est-ce pas?

M. Hiemstra: Nous refusons fréquemment beaucoup d'offres bon marché . . . pour ne pas dire autre chose. Nous reconnaissons que tout camionneur peut venir nous voir avec un tarif plus économique. Cela arrive tout le temps. Nous n'acceptons pas ce genre d'offre.

M. Benjamin: Bravo! Bravo!

M. Hiemstra: C'est assez commun.

M. Benjamin: Bien, merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Tobin, brièvement?

[Texte]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just a point. I well understand and appreciate the desire of this group and other people in the forestry industry across this country to see this legislation in so far as it affects their ability to transport their product, so it moves as quickly as possible. But let me throw a devil's advocate here.

As you and other organizations in the forestry industry are well aware, there is quite an effort being made south of the border to provide some kind of counterbalance to so-called cheap Canadian product going into the U.S. marketplace, demands for countervail, etc. Assuming that deregulation is in place sometime reasonably early in the new year and assuming as a result of it that you are able to be more competitive than is currently the case south of the border, will it not give rise to increased demands? Will it exacerbate an already difficult situation south of the border with respect to our pricing in the U.S. market? Is this a concern at all?

Mr. Saunders: No. Just normal competitive pressures are going to exacerbate the situation. The fact is we are out there competing daily and our market share is steady and perhaps even rising at the moment.

We hope to see Canadian demand expand somewhat and overseas demand expand somewhat and take some of the pressure off us so that we have opportunities to sell into other markets.

Mr. Tobin: I just asked the question. I want to assure you I do not have a great deal of sympathy for the countervail proponents south of the border. But I am slightly concerned that they latch onto everything they can get their hands on to try to make their case.

Mr. Saunders: I think the counter to it is that, if the rates are freely set in a competitive market, this will reduce some of the pressures in the U.S. The great criticism has been that everything here is set by government fiat, regulated and so on.

An hon. member: Including stumpage.

Mr. Saunders: We will not comment on it. We will just stop right here.

The Chairman: Mr. Angus, you had a short intervention.

• 1235

Mr. Angus: Given the American deregulation and the price structure down there, have any of your members opted for shipping your products via the U.S. back up into Canada or via the U.S. to American purchasers who would normally have been supplied through a majority Canadian route?

Mr. Saunders: Our total shipments into the U.S. probably have not changed all that much but what we have seen happen over the last couple of years... The percentages as reported by Statistics Canada, for example, show that in 1980, prior to the Staggers Act, we were shipping about 55% of products to the U.S. We are currently shipping 66% of the goods into the U.S. What has happened there is that a lot of our movements used to be eastbound on Canadian rail and then go south into

[Traduction]

M. Tobin: Monsieur le président, un instant seulement. Je comprends bien le désir de ce groupe et d'autres dans l'industrie forestière du pays de vouloir voir présenter aussi vite que possible ce projet de loi qui aura une incidence sur le transport de leurs marchandises. Permettez-moi toutefois de jouer le rôle de l'avocat du diable.

Comme vous le savez aussi bien que d'autres entreprises du secteur forestier, on essaye beaucoup au sud de la frontière d'offrir une sorte de contrepartie aux produits canadiens jugés bon marché qui pénètrent sur le marché américain. On essaie d'exiger des droits compensateurs etc. À supposer que la déréglementation devienne assez rapidement une réalité au début de l'année et qu'un des résultats est que vous serez plus compétitifs qu'aujourd'hui au sud de la frontière, ne croyez-vous pas que les Américains essayeront d'exiger encore davantage de contreparties? Cela ne risque-t-il pas d'exacerber une situation déjà assez délicate quant aux prix que nous offrons sur le marché américain? Bref, cela vous inquiète-t-il?

M. Saunders: Non. Les pressions concurrentielles normales suffiront à exacerber la situation. Le fait est que nous offrons déjà quotidiennement une concurrence et que notre part du marché est restée stable si elle n'a pas augmenté ces derniers temps.

Nous espérons que la demande canadienne se développera quelque peu de même que la demande étrangère, et que nous aurons ainsi la possibilité de vendre sur d'autres marchés.

M. Tobin: J'ai juste voulu poser la question. Je vous assure que je n'ai pas beaucoup de sympathie pour les défenseurs des droits de contrepartie aux États-Unis. J'ai toutefois un peu peur qu'ils essaient tout ce qu'ils pourront pour obtenir gain de cause.

M. Saunders: Si les tarifs sont établis librement sur le marché, certaines des pressions diminueront également sur le marché américain. On a toujours critiqué qu'ici tout soit fixé par des édits gouvernementaux, une réglementation, etc.

Une voix: Même les souches.

M. Saunders: Sans commentaires. Je n'irai pas plus loin.

Le président: Monsieur Angus, brièvement?

M. Angus: Étant donné la déréglementation américaine et les tarifs appliqués là-bas, certains de vos membres ont-ils opté pour l'expédition de produits à destination du Canada ou des États-Unis en passant par les États-Unis alors qu'ils auraient normalement dû suivre un itinéraire essentiellement canadien?

M. Saunders: Nos expéditions totales aux États-Unis n'ont probablement pas tellement évolué, mais ce qui s'est produit ces deux dernières années... Les pourcentages cités par Statistique Canada, par exemple, indiquent qu'en 1980, avant la Staggers Act, nous expédions environ 55 p. 100 de nos produits aux États-Unis. À l'heure actuelle, nous en expédions 66 p. 100. Ce qui s'est passé là-bas, c'est que beaucoup de nos transports vers l'Est se faisaient par les chemins de fer

[Text]

the U.S. Currently, it moves predominantly south on the BN then through into the U.S. If you look at the maps in the back you will see the lovely connection we have between Washington and Idaho that leads right into the heartland of the U.S. That would be the third map.

Mr. Angus: It goes through Minneapolis-St. Paul.

Mr. Saunders: It used to go that way. Now it is going primarily through points directly across the line. It has made a considerable difference.

We cannot get a breakdown on the exact numbers but with respect to individual shippers, as we reported earlier, instead of 90% going eastbound through Canada, 90% are going into the U.S. Other companies report annual doubling of their truck shipments to the U.S. We are talking about 100-mile truck hauls, perhaps 150-mile truck hauls, to get to the U.S. railhead. We still get a better average through shipping that way into Texas than we do loading at the mill door onto Canadian rail and then shipping into the United States.

Mr. Hiemstra: To answer your question more specifically, I am not aware of anything that goes down into the U.S. across and up into Canada. If there is such a movement, I think it would be very, very small. I am not aware of it.

Mr. Saunders: A few people are working at it.

The Chairman: You are part of the Council of Forest Industries yourself, are you not?

Mr. Saunders: We are an affiliate of them.

The Chairman: You are an affiliate. Is there any area where your brief is different from theirs? Are you more interested in confidential contracts and is that one reason why perhaps you are shipping more through the south than across east and south—because of the location of your mills?

Mr. Hiemstra: Because of our location of our mills we are more involved with contracts and reload operations.

The Chairman: Is that really where you may differ from the direction and thrust of COFI's brief?

Mr. Hiemstra: Yes. We also have a territory which has a joint served rail line which we commented on.

Mr. Saunders: It is not necessarily so much that we are all that different from them in our support of the legislation. Our interests are somewhat different and our position is different, if you want more information on us, because we are affected more than anybody else by the deregulation in the United States. This was to give you an opportunity . . .

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. Your brief will be put into the hopper, analysed further and dissected. We will see what we come out with. Thank you very, very much for appearing here today.

Mr. Hiemstra: Thank you, gentlemen.

[Translation]

canadiens avant de descendre aux États-Unis. À l'heure actuelle, les expéditions partent directement aux États-Unis où elles sont ensuite acheminées vers l'Est. Si vous considérez les cartes à la fin de notre mémoire, vous verrez la belle correspondance que nous avons entre les États de Washington et de l'Idaho qui nous mène directement au coeur des États-Unis. C'est la troisième carte.

M. Angus: Cela passe par Minneapolis-St. Paul.

M. Saunders: Autrefois. Maintenant cela va essentiellement directement de l'autre côté. La différence est considérable.

Nous n'avons pas les chiffres exacts par expéditeur mais autrefois 90 p. 100 étaient acheminés vers l'Est par le Canada alors qu'aujourd'hui c'est 90 p. 100 par les États-Unis. D'autres entreprises indiquent qu'elles doublent tous les ans leurs expéditions par camion à destination des États-Unis. Il s'agit de 100 à 150 milles peut-être par camion pour emprunter les chemins de fer américains. Il est plus avantageux d'expédier de cette façon à destination du Texas que de charger à la porte de l'usine sur un chemin de fer canadien avant d'acheminer nos marchandises vers les États-Unis.

M. Hiemstra: Pour répondre plus précisément à votre question, il n'y a pas à ma connaissance de marchandise qui passe par les États-Unis pour revenir au Canada. S'il y en a, c'est pour de très petits volumes. Je n'en ai pas entendu parler.

M. Saunders: Il y a des gens qui étudient la question.

Le président: Vous faites vous-mêmes partie du Conseil des industries forestières, n'est-ce pas?

M. Saunders: Nous y sommes affiliés.

Le président: Y a-t-il certains points sur lesquels votre mémoire diffère du sien? Vous intéressez-vous davantage aux contrats confidentiels et est-ce une des raisons pour lesquelles vous expédiez davantage vers le Sud directement plutôt que d'acheminer d'abord les marchandises vers l'Est avant de les transporter aux États-Unis?

M. Hiemstra: Du fait de la situation de nos usines, nous traitons de plus en plus par contrats et transferts.

Le président: Est-ce en fait à cet égard que votre mémoire peut différer de celui du Conseil des industries forestières?

M. Hiemstra: Oui. Nous avons également un territoire qui est desservi par une ligne ferroviaire à usage mixte.

M. Saunders: Ce n'est pas nécessairement que nous ayons un avis tellement différent quant au projet de loi. Nos intérêts sont quelque peu différents et notre position l'est également, si vous voulez davantage de détails, parce que nous sommes touchés plus que quiconque par la déréglementation aux États-Unis. Ceci pour vous permettre . . .

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Votre mémoire va s'ajouter aux autres que nous devrons disséquer et réanalyser. On verra ce qui en sortira. Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui.

M. Hiemstra: Merci, messieurs.

[Texte]

The Chairman: I want to welcome the Council of Forest Industries of British Columbia. I gather Mr. Bennett, the Vice-President of Transportation, is going to give an overview of the brief. I welcome Mr. Bennett.

Mr. G.E. Bennett (Vice-President of Transportation, Council of Forest Industries of B.C.): Thank you very much.

Mr. Chairman and members of the committee, on behalf of the Council of Forest Industries of British Columbia I want to express our appreciation for this opportunity of appearing before you in order to present our views and the views of the forest industry in British Columbia and Alberta on the transportation regulatory reform question.

• 1240

To assist me in this submission, I have with me Mr. Robert J. Toporowski, who is the Manager of Transportation Planning for MacMillan Bloedel Ltd., and the Chairman of the Council's Transportation Committee. Also with me is R. Keith Manifold, who is Corporate Traffic Manager for Eurocan Pulp and Paper Company, and the Chairman of the Council's Transportation Policy Committee.

We, too, wish to apologize that we were unable to prepare our submission in time to have been able to distribute it to you prior to today's hearings. I think it would have been more in our interest for you to have had the opportunity to review it, beforehand, to be more familiar with it. However, we have provided the secretary with copies of the submission, and we are making copies of our previous response to the Minister of Transport with respect to his paper *Freedom to Move*. With your permission, I will read our submission.

The Chairman: Which one? Not the response to the submission . . .

Mr. Bennett: No. Our submission to you, sir, to this committee. The first attached to the letter.

The Chairman: Okay. Yes. It is short and succinct. I have read it quickly, here, waiting for you, so read it. Then, that will force members to get their questions in order. It is an important brief, and an important industry in British Columbia. I appreciate the time restraints, and we understand this. We do not ask you to apologize too much, because we know this whole thing has been hurried up, but I want to assure you, as I assured you before, that this is why we fought to take all of our staff along with us, so that they can do a lot of work on the briefs as they come in. Obviously, some of them have come in just today.

Mr. Bennett: Mr. Chairman, perhaps it would be appropriate if I were just to highlight that . . .

The Chairman: I think you could highlight it, because, as I say, it is going to be dissected and analysed further. If you could highlight it, that would help.

[Traduction]

Le président: Je souhaite maintenant la bienvenue au Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique. Je crois que c'est le vice-président au Transport, M. Bennett, qui va nous présenter le mémoire. Bienvenue, monsieur Bennett.

M. G.E. Bennett (vice-président au Transport, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique): Merci beaucoup.

Monsieur le président et messieurs les députés, au nom du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, je souhaite vous remercier de cette occasion que vous nous donnez de comparaître devant votre Comité pour présenter notre point de vue ainsi que celui de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique et de l'Alberta sur la question de la réforme de la réglementation en matière de transport.

Je suis accompagné de M. Robert J. Toporowski, directeur de La planification des transports de *MacMillan Bloedel Ltd.*, et président du Comité des transports du Conseil. Et de M. Keith Manifold, directeur des Transports d'*Eurocan Pulp and Paper Company* et président du Comité de la politique des transports du Conseil.

Nous nous excusons également de n'avoir pu préparer notre mémoire à temps pour vous l'envoyer avant les audiences d'aujourd'hui. Nous aurions évidemment eu avantage à ce que vous ayez la possibilité de l'examiner à l'avance. Nous l'avons toutefois fourni en plusieurs exemplaires au greffier et nous photocopions notre réponse antérieure au ministre des Transports au sujet d'*Aller sans entraves*. Avec votre permission, je vais maintenant lire notre exposé.

Le président: Lequel? Pas la réponse à la proposition . . .

M. Bennett: Non. Le texte que nous soumettons à votre Comité. Le premier qui est annexé à la lettre.

Le président: D'accord. Il est en effet bref et succinct. Je l'ai lu rapidement en vous attendant. Cela obligera les députés à poser des questions pertinentes. C'est un mémoire important et vous représentez une industrie importante pour la Colombie-Britannique. Nous comprenons très bien que vous n'ayez pas eu le temps d'envoyer un mémoire à l'avance. Nous savons que tout a été un peu précipité mais je puis vous assurer, comme je l'ai déjà fait, que c'est la raison pour laquelle nous nous sommes battus pour emmener tout notre personnel avec nous afin que l'on puisse travailler aux mémoires au fur et à mesure où nous les recevons. Il est donc normal que certains ne soient arrivés qu'aujourd'hui.

M. Bennett: Monsieur le président, peut-être pourrais-je simplement souligner que . . .

Le président: Je crois que vous pouvez en effet vous contenter de nous en exposer les points saillants car l'ensemble sera disséqué et analysé à fond. Si vous pouvez donc revenir sur l'essentiel, cela nous donnera plus de temps.

[Text]

Mr. Bennett: I would like to emphasize that the Council of Forest Industries and its affiliates—it includes the Interior Lumber Manufacturer's Association, the Caribou Lumber Manufacturer's Association, our northern interior lumber sector and the Alberta Forest Products—represents over 135 forest-industry companies in both provinces, and we account for over 90% of the product value of the forests in both British Columbia and Alberta.

We welcome the initiative of the Minister when he, in July, discussed the position paper on transportation reform, *Freedom to Move*. The Council appeared at two public hearings that were put on by the Canadian Transport Commission. We have been deeply involved in this question for some time. For the purpose of today—although our response to the Minister represents the Council's entire position with respect to the paper, and we are hopeful that members of the committee will study that—we would like to emphasize two major points with respect to that paper. They are the questions dealing with captive-shippers' protection and dispute-resolving mechanisms. I would like to make sure I make no mistake with our position, and I would like to read those portions.

On the captive-shippers' protection, COFI supports the principle that railway pricing should be established by the marketplace, through commercial negotiations between shipper and carrier. That should be the first step in any type of setting of rate. However, shippers captive to the line of only one rail carrier require a practical and effective mechanism to gain access to the lines of competing rail carriers. The Council strongly endorses the proposal that would allow shippers captive to one rail line to have access to the lines of competing carriers, through the provision in legislation for a joint line rate from the traffic's origin to its destination. Joint-line rates will foster price competition and will give the captive shipper an effective counterbalance to the monopoly powers of the railways.

The Council attaches great importance to this captive-shipper provision and recommends that the industry be fully consulted when joint-line-rate regulations are being developed.

• 1245

On the dispute resolving mechanisms, we support the government's objective to make the dispute resolving resolution process more accessible, less time consuming and less expensive.

On section 23 appeal provisions, we specifically endorse the amendments to section 23 which would eliminate the requirement for a *prima facie* case to be established before appeal, to provide for refunds of excessive rates that have been charged, and establish specific time limits for each stage of the appeal process.

[Translation]

M. Bennett: J'aimerais insister sur le fait que le Conseil des industries forestières et ses affiliés—notamment l'*Interior Lumber Manufacturer's Association*, la «*Caribou Lumber Manufacturer's Association*», notre secteur du bois de construction du nord de l'intérieur de la province et l'*Alberta Forest Products*—représentent plus de 135 entreprises forestières dans les deux provinces et plus de 90 p. 100 de la valeur des produits forestiers en Colombie-Britannique et en Alberta.

Nous félicitons le ministre d'avoir pris en juillet l'initiative de discuter de réforme des transports en publiant le Livre blanc *Aller sans entraves*. Le Conseil a comparu à deux audiences publiques de la Commission canadienne des transports. Nous travaillons à la question depuis un certain temps. Pour la discussion d'aujourd'hui—bien que notre réponse au ministre représente la position complète du Conseil à propos du Livre blanc, et que nous espérons que les membres du Comité l'étudieront—nous insisterons sur deux points importants abordés dans ce document. Il s'agit de la protection des expéditeurs captifs et des mécanismes de règlement des différends. Étant donné que je ne voudrais pas commettre d'erreur, je vous demanderais l'autorisation de lire ces quelques paragraphes.

À propos de la protection des expéditeurs captifs, le Conseil estime que la tarification ferroviaire devrait être établie par le marché suite à des négociations commerciales entre expéditeurs et transporteurs. Ce doit être la première étape de tout système d'établissement des tarifs. Toutefois, les expéditeurs qui sont captifs d'un seul transporteur ferroviaire doivent pouvoir disposer d'un mécanisme pratique et efficace leur permettant d'accéder aux lignes concurrentes de transport ferroviaire. Le Conseil endosse fermement la proposition qui permettrait aux expéditeurs captifs d'une ligne ferroviaire d'avoir accès aux lignes de transporteurs concurrents en prévoyant dans la loi un tarif pour usage commun entre le point d'origine et la destination. Ces tarifs devraient favoriser la concurrence et donner à l'expéditeur captif un moyen de défense efficace contre les pouvoirs monopolistiques des chemins de fer.

Le Conseil attache une grande importance à cette disposition touchant les expéditeurs captifs et recommande que l'industrie soit largement consultée au moment de préparer les règlements touchant les tarifs communs.

Pour ce qui est des mécanismes de règlement des différends, nous sommes heureux de constater que le gouvernement désire que les processus de règlement des différends deviennent plus accessibles, moins longs et moins coûteux.

Pour ce qui est de la disposition sur les appels, l'article 23, nous appuyons les modifications proposées qui permettraient de supprimer l'exigence de prouver qu'une demande est, de prime abord, bien fondée avant d'accorder l'autorisation d'interjeter appel, de prévoir le remboursement des tarifs déclarés excessifs et de fixer les échéances des différentes étapes du processus d'appel.

[Texte]

On the final offer arbitration question the provision of a final offer arbitration mechanism to meet the requirements for speedy, effective resolution of disputes of narrow or private interest is a significant new initiative. While the paper does not detail the format and approach to be followed in final offer arbitration, the council strongly recommends that the process be informal, timely and with emphasis on commercial rather than on legal considerations.

We particularly support the following features of the provision. The shipper will have the option to appeal either through the section 23 process or under final offer arbitration. Both public and private issues could be addressed under either process. The arbitrator will be required to select one of the final positions which will encourage the parties to negotiate in good faith and attempt to reach their own resolution. It is a proposition of an either-or situation because up until now we have final offer arbitration but the railway's final offer is arbitrary. The arbitration process will provide for a refund plus interest of the portion of rates found to be excessive.

There is another question that is not mentioned in the Freedom to Move paper; it makes no reference to the provision for an appeal process by third, non-participating parties of confidential contracts. The council recommends that a third party appeal process be included to offer protection to small, remote or captive shippers who might view their interests as being unduly damaged by confidential contracts to which they are not a party.

There are other issues that we have not mentioned here or which have not been dealt with in our paper to the Minister, but which have arisen as a result of the ongoing debate and, I think, as submissions received by this committee. I would just like to briefly review some of them.

A summary of issues and concerns currently under discussion could serve to clarify our position. For example, CN and CP claim they need recognition that railway transportation is a service but is also a business which must be financially healthy and government must strive to maintain balance between the two valid perspectives. The council agrees that the commercial viability of carriers is essential particularly in rail carriers. We are not so concerned about the commercial viability of truck carriers, but the commercial viability of rail carriers is essential to the economic well-being of Canada and should be an essential feature of national transportation policy.

Railways say that if the benefits of the more competitive pricing environment are to be realized, they must have the freedom to control costs through a tailoring of operations and

[Traduction]

Pour ce qui est de l'arbitrage des propositions finales, la recommandation d'un processus d'arbitrage des propositions finales pour satisfaire le besoin de règlement rapide et efficace des différends d'intérêt privé ou limité semble être une initiative fort intéressante. Le livre blanc ne décrit pas les modalités de l'arbitrage des propositions finales, mais notre Conseil recommande un processus informel et opportun, qui accorderait la priorité aux considérations d'ordre commercial plutôt que juridique.

Nous appuyons particulièrement les propositions suivantes contenues dans le livre blanc. Dorénavant, l'expéditeur pourra interjeter appel en vertu de l'article 23 ou demander l'arbitrage des propositions finales. Peu importe la méthode employée, les intérêts publics et privés pourront être étudiés. L'obligation qu'aura l'arbitre de choisir l'une des propositions finales incitera les parties en cause à négocier de bonne foi et à tenter de régler elles-mêmes leurs différends. On nous offre un choix; en effet, actuellement il faut avoir recours à l'arbitrage des propositions finales, mais malheureusement la proposition finale des sociétés ferroviaires est arbitraire. Pour ce qui est du processus d'arbitrage, la loi prévoira le remboursement avec intérêts de la partie des taux jugée excessive.

Aller sans entraves ne fait pas mention d'une autre question qui nous intéresse fortement, c'est-à-dire un processus d'appel auquel pourrait participer un tiers qui n'a pas passé de contrat confidentiel. Notre groupe est d'avis qu'il faudrait prévoir un processus d'appel pour les tiers afin de protéger les petits expéditeurs, les expéditeurs captifs, ou ceux qui vivent dans des régions éloignées, qui pourraient être d'avis que leurs intérêts sont indûment menacés par des contrats confidentiels auxquels ils ne sont pas invités à participer.

Il y a d'autres questions que nous n'avons pas encore abordées ou que nous n'avons pas mentionnées dans le mémoire que nous avons fait parvenir au ministre; cependant, elles ont été soulevées à la suite de la discussion sur la déréglementation et je crois d'ailleurs que certains témoins en ont parlé dans leur mémoire. J'aimerais dire quelques mots sur certaines d'entre elles.

La position de notre groupe pourra être comprise plus facilement si je présente un sommaire des questions et des préoccupations qui font actuellement l'objet de discussions. Par exemple, le CN et le CP soutiennent qu'il faut reconnaître que le transport ferroviaire est non seulement un service mais également une entreprise qui doit être viable; les deux sociétés sont d'avis que le gouvernement doit chercher à maintenir un équilibre entre ces deux éléments. Notre groupe reconnaît que la viabilité commerciale des transporteurs est essentielle, et particulièrement celle des transporteurs ferroviaires. Nous ne nous préoccupons pas vraiment de la viabilité commerciale des transporteurs du secteur du camionnage; cependant, la viabilité commerciale des transporteurs ferroviaires est nécessaire au bien-être économique du Canada et devrait être un élément fondamental de toute politique nationale en matière de transport.

Les sociétés ferroviaires affirment que, pour obtenir les avantages qui pourraient découler de l'établissement concurrentiel des prix, elles doivent être en mesure de contrôler les

[Text]

scale of plant in response to market forces. COFI supports cost deregulation as an essential element of the policy. Carriers must have the right to introduce cost efficiencies under a more streamlined and flexible regulatory process. We should add in there that under no conditions should safety measures be compromised.

CP Rail is concerned about ensuring that competition among carriers is conducted on equal terms and recommends measures to prohibit Crown corporations from exercising unfair competitive advantage. COFI supports the principle that the national railways should compete on equal terms and that the federal government should have appropriate legislative authority to prohibit non-commercial activity by a Crown corporation.

CP and CN say that imposed public duties to provide uneconomic services must be clearly identified and the railways compensated in full for the services.

COFI agrees that the legislation must ensure full and direct compensation to carriers for imposed public duties; where compensation paid should be provisions that reward cost control and innovation. In other words, we do not favour a routine pass-on of costs.

• 1250

CN and CP say that mandatory joint-line rate proposals should be eliminated. They say it is economically inefficient and contains potential for Canadian carriers to be short-hauled on a massive scale by American roads. They say it would mean loss of railway revenue and jobs. COFI claims that joint-line rates are the essence of competition. Canadian railways would lose traffic to American carriers only if their rates were non-competitive. The Canadian system is one of the most efficient in the world. Canadian railways have the only transcontinental systems in North America and have family-line networks in the United States. They therefore should be able to compete effectively for traffic. We discount their claim.

CN and CP recommend a very restrictive and defined process for appeal under section 23, and seek to impose severe limits on the final-offer arbitration procedures. The railway recommendations are so restrictive as to render the dispute-resolving mechanisms ineffective. COFI supports a broad interpretation of eligibility and access to dispute-settling mechanisms, which would allow for the exercise of discretion and provide for a flexible and practical approach to the resolution of disputes.

[Translation]

coûts en adaptant les opérations et les installations au marché. Le COFI reconnaît que la déréglementation des coûts est un élément fondamental et essentiel de la politique. Les transporteurs doivent avoir le droit d'adopter des mesures d'efficience dans le cadre d'un processus réglementaire plus souple et rationalisé. Nous nous devons cependant de préciser que, quelles que soient les circonstances, les mesures de sécurité doivent être respectées.

CP Rail veut s'assurer que la concurrence entre les divers transporteurs se déroule de façon juste et équitable pour tous et recommande des mesures qui permettront de faire en sorte que les sociétés de la Couronne ne jouissent pas d'un avantage injuste. Le COFI est d'accord avec le principe selon lequel les sociétés ferroviaires nationales devraient être sur un pied d'égalité et que le gouvernement fédéral devrait disposer des pouvoirs législatifs nécessaires pour interdire toute activité non commerciale de la part d'une société de la Couronne.

Le CP et le CN sont d'avis que les sociétés ferroviaires devraient être indemnisées pleinement pour les services non rentables qu'elles sont tenues d'offrir.

Le COFI reconnaît que la loi doit prévoir la pleine indemnisation des transporteurs qui sont tenus d'assurer des services non rentables; de plus, dans ces circonstances, il faudrait encourager le contrôle des coûts et les mesures innovatrices. En d'autres termes, nous ne sommes pas partisans d'un transfert automatique des coûts à l'utilisateur.

Le CN et le CP soutiennent que les propositions visant à rendre obligatoire l'usage commun des voies ferrées devraient être écartées. Les deux sociétés ferroviaires sont d'avis que ces propositions ne sont pas rentables et qu'une bonne partie de la clientèle des transporteurs canadiens déciderait de faire appel aux services des transporteurs américains. Ils disent que ces propositions entraîneraient une baisse des recettes des sociétés ferroviaires et une perte d'emplois dans le secteur. Notre groupe est d'avis que l'usage commun des voies ferrées est l'élément clé de la concurrence. Les sociétés ferroviaires canadiennes ne perdraient leur clientèle que si les taux qu'elles offrent n'étaient pas concurrentiels. Le système canadien est un des systèmes le plus efficace au monde. Les sociétés ferroviaires canadiennes ont le seul système transcontinental en Amérique du Nord et ont une série de réseaux secondaires aux États-Unis. Elles devraient donc pouvoir y livrer concurrence de façon efficace. Nous croyons que leurs craintes ne sont pas fondées.

Le CN et le CP font des propositions très restrictives et étroites à l'égard du processus d'appel prescrit à l'article 23. De plus, ils désirent imposer des restrictions rigoureuses à l'égard du processus d'arbitrage des propositions finales. Les recommandations des sociétés ferroviaires sont tellement strictes qu'elles rendraient les mécanismes de règlement des différends complètement inefficaces. Le COFI propose une interprétation générale de l'admissibilité et de l'accès en ce qui a trait au mécanisme de règlement des différends; ainsi, on pourrait faire usage de discrétion et aborder le règlement des différends de façon pratique et souple.

[Texte]

CN and CP assume that without substantial amendment, the policies as outlined in *Freedom to Move* will be detrimental to the railways, that the Canadian railways cannot effectively compete in a deregulated environment. COFI stresses that cost deregulation is essential to give the railways more freedom to control costs and make the system more efficient. With that ability, Canadian railways will benefit substantially under deregulation, as U.S. carriers have demonstrated.

This program for regulatory reform will provide a framework for the promotion of an efficient, responsive, and productive transportation system. The system of the 1980s and the 1990s will operate under market conditions, free from the existing regulatory regime, which obstructs efficiency and innovation and thereby impedes economic growth.

The forest industry faces a tough and competitive global marketplace, where success depends upon transportation more than ever. Economic and regulatory reform of the vital transportation sector of the economy will significantly improve the competitive position of the industry, and hence has COFI's strong support.

Members of the committee, that is the essence of our submission to you today, which is designed to augment what we have already told the Minister. It has only highlighted some of the most debated aspects of the reform proposals. There are of course other interests we have in the question as they are contained in that paper, and we welcome your discussion to dwell on them if you wish.

The Chairman: Thank you, Mr. Bennett. I want to assure you we have both your response and your submission today; as I say, it is part of the record. I commend you for setting out in a very interesting form different points of view and your very specific response to them. The first questioner is Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to congratulate Mr. Bennett and his colleagues for a straightforward and to the point, no-nonsense presentation this morning. The gentlemen are getting very good at it; they have been consulted and have made numbers of presentations on this matter. I know you are certainly one of the organizations that believes this process, at least from your point of view, ought to proceed as quickly as possible and without too much delay. You certainly made that point strongly on other occasions I have had a chance to talk to member organizations.

I want to ask you about the whole question of joint-line rates. I think one of the matters that both members of this committee and the people who are drafting legislation are going to have to do some serious thinking about is the whole question of joint-line rates. As far as I am concerned, when you sit and listen to CN and CP they hang their hat very much, when they are asking for something during the course of their presentations from the government in so far as *Freedom to Move* is concerned, they hang their hats very much on

[Traduction]

Le CN et le CP sont d'avis que les politiques proposées dans *Aller sans entraves* nuiront aux sociétés ferroviaires si elles ne sont pas modifiées, car elles sont d'avis qu'elles ne peuvent pas livrer concurrence de façon efficace dans un milieu déréglementé. Le COFI pense que la déréglementation des coûts est un élément fondamental qui permettra aux sociétés ferroviaires de mieux contrôler les coûts et d'assurer un système efficace et efficient. Dans ces circonstances, ces sociétés tireront profit de la déréglementation, comme l'ont d'ailleurs démontré les transporteurs américains.

Le programme de réforme réglementaire assurera la promotion d'un système de transport rentable, opportun et productif. Le système des années 1980 et 1990 sera exploité en fonction des conditions du marché et sera libre des entraves réglementaires qui existent actuellement et qui nuisent à l'efficacité et à l'innovation dans ce secteur, constituant ainsi un obstacle à la croissance économique.

Le secteur des produits forestiers est caractérisé par un marché global qui est dur et compétitif, et où le succès d'une entreprise repose principalement sur le système de transport. La réforme réglementaire et économique du secteur des transports améliorera de façon marquée la position concurrentielle du secteur; il est évident que le COFI appuie ce programme de réformes.

Messieurs les députés, les commentaires que nous vous avons présentés aujourd'hui visaient à compléter le mémoire que nous avons fait parvenir au ministre. Nous avons simplement soulevé les aspects les plus litigieux des propositions de réforme. Il est évident que nous avons traité dans notre mémoire d'autres questions qui nous intéressaient; nous sommes disposés à en discuter avec vous si vous le désirez.

Le président: Merci, monsieur Bennett. Je tiens à vous assurer que nous avons reçu vos commentaires et votre mémoire; comme je l'ai signalé, tous ces documents seront annexés au compte rendu. Je tiens à vous féliciter d'avoir présenté de façon fort intéressante divers points de vue et votre réaction face à certains commentaires qui avaient déjà été faits. M. Tobin posera la première question.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais féliciter M. Bennett et ses collègues d'avoir présenté un exposé précis et direct ce matin. Nos témoins sont maintenant des spécialistes; on les a consultés et ils ont présenté à plusieurs reprises leurs commentaires sur cette question. Je sais que vous êtes l'un des groupes qui êtes d'avis que les propositions présentées dans le Livre blanc devraient être adoptées le plus tôt possible. Vous l'avez signalé sans hésitation lorsque j'ai eu l'occasion de rencontrer certains de vos membres.

J'aimerais discuter avec vous des taux pour une voie commune. Je crois que les membres de notre comité et ceux qui sont chargés de la rédaction des lois devront se pencher sur cette question fondamentale, les taux pour une voie commune. À mon avis, lorsque vous entendez les représentants du CN et du CP discuter avec le gouvernement des propositions formulées dans *Aller sans entraves*, il est facile de constater qu'ils espèrent sincèrement que cette proposition à l'égard des taux pour une voie commune sera écartée. Ces sociétés ont dit

[Text]

seeing this proposal for joint-line rates eliminated. They talked about the danger of being massively short-hauled, etc. I think you make it clear that, unless the joint-line rate provision is included to give some protection to captive shippers, your support of this proposal is very much predicated on that being included.

• 1255

Now, perhaps you could comment on that some more for members of the committee because I think it is a matter we are going to spend some time talking about later. Also, on the question of third-party appeal of confidential contracts and why that is important, could you give us an example of where a third party might be unduly put in a difficult position and would have a need to be heard?

Mr. Bennett: I would like to try the one on the railways' claim of massive short-hauling, particularly to American lines. To us, that is a *prima facie* presumption of non-competitiveness on their part. Certainly, I do not know any shipper that would pay more money just to ship via an American line. So the only reason they would want to do that or would need to do it is because they cannot get a competitive rate from the Canadian line. So we simply reject their claim because, if they are saying they are going to be massively short-hauled, that means they are going to be massively uncompetitive.

If that answers that question, I would like to defer to one of my colleagues here on the third-party appeal.

Mr. R.K. Manifold (Corporate Traffic Manager, Eurocan Pulp and Paper, Council of Forest Industries of B.C.): Thank you. As you mentioned, I think that is a very important point from our position. We definitely do require some form of protection or counterbalance for the small, remote captive shipper, where you can have a confidential contract in place from a company who may have been construed earlier as having a dominant position in terms of volume and effective ability to deal with the railway on that basis. A few miles down the road, you might have a small operator who is trying to compete in the same markets, but not necessarily with that ability. His only means of finding out he is at a disadvantage is when he no longer has sales in that market area. Without a third-party appeal to where there may be a confidential contract in place, he literally has no other protection. With the arbitration and appeal mechanism that is being proposed, this gives him an avenue as a form of protection for himself.

Mr. Tobin: Let me just turn to another area, and I will try to be brief, Mr. Chairman. I note you say that you support the railroads' request that they have an ability to enter into deregulation, to provide some provision for deregulation of the cost of doing business. That is important in a deregulated

[Translation]

qu'elles pouvaient fort bien perdre une bonne partie de leur clientèle. Je crois que vous avez indiqué très clairement que vous appuieriez cette proposition seulement si le gouvernement prévoyait une disposition spéciale pour tarifs de ligne commune afin de protéger les expéditeurs captifs.

Je vous serais reconnaissant de nous en dire un peu plus long à cet égard car les membres du Comité devront vraiment étudier cette question. De plus, vous avez signalé qu'il était fort important de permettre aux tiers d'interjeter appel dans le cas de contrats confidentiels; pourriez-vous nous donner un exemple d'une situation où un tiers se trouvait dans une position particulièrement difficile en raison d'un contrat confidentiel et où il lui serait nécessaire de se faire entendre?

M. Bennett: J'aimerais revenir aux commentaires des sociétés ferroviaires qui soutiennent que nombre de leurs clients se tourneront vers d'autres expéditeurs, particulièrement les sociétés ferroviaires américaines. Elles supposent de prime abord qu'elles ne pourront pas livrer concurrence. À ma connaissance, aucun expéditeur ne serait disposé à payer plus, simplement pour faire appel aux services des sociétés ferroviaires américaines. À mon avis, les expéditeurs canadiens feraient appel aux services des sociétés américaines seulement s'ils ne pouvaient pas obtenir un taux concurrentiel des sociétés ferroviaires canadiennes. Nous croyons donc que leur plainte n'est pas fondée, car s'ils disent qu'ils perdront beaucoup de clients, c'est que leurs tarifs ne sont pas vraiment concurrentiels.

Si ce commentaire a répondu à votre question, je demanderai à un de mes collègues de répondre à la question sur le droit d'appel des tiers.

M. R.K. Manifold (directeur du trafic ferroviaire, Eurocan Pulp and Paper, Council of Forest Industries of B.C.): Merci. Comme vous l'avez signalé, je crois que cette question est fort importante. Il faut absolument assurer une protection pour le petit expéditeur captif, qui vit dans une région éloignée, particulièrement lorsqu'une société qui dominait peut-être le marché de la région en raison de son volume de marchandises et de son habileté à passer un contrat confidentiel avec une société ferroviaire. Il se pourrait fort bien qu'à quelques milles se trouve un plus petit exploitant qui cherche à livrer concurrence sur les mêmes marchés, mais qui lui, n'est pas en mesure d'obtenir des tarifs confidentiels des sociétés ferroviaires. Il ne pourra découvrir s'il se trouve dans une position désavantageuse que lorsqu'il ne peut plus acheminer son produit sur ce marché, lorsqu'il ne peut plus le vendre. La seule protection qui lui est offerte est un mécanisme d'appel offert aux tiers. Les mécanismes d'appel et d'arbitrage proposés lui offrent une certaine protection.

M. Tobin: J'aimerais maintenant poser une autre question; je tâcherai d'être bref, monsieur le président. Vous dites que vous appuyez les demandes présentées par les sociétés ferroviaires qui désirent que le gouvernement prévoie des mesures spéciales pour la déréglementation des coûts. Cet aspect est vraiment important dans un milieu déréglementé. Vous dites

[Texte]

environment. You say you support that and you add the caveat that safety must never be compromised.

But some weeks ago when we had CN or CP before the committee—I do not recall which it was—a number of people around the table asked for examples of where they anticipated that cost savings could be realized. We were told that, in fact, the examples we were given related to safety, that some of the regulation was stringent, that there was more requirement for safety checks, brakes, etc., cabooses—well, we will drop cabooses; that is a separate debate—and they felt they could provide a safer operation with less regulation on the safety side. I do not know if, in your mind, you would agree that this is the kind of cost saving that could be realized.

The other matter I would like you to address briefly is this whole question of Crown corporations. Is it time we look at the government's divesting itself of Crown corporations such as CN? Is that a pragmatic suggestion in today's environment? Would you go that far?

Mr. Bennett: I can say, Mr. Chairman, that there are members of our organization that would strongly endorse such a proposal of privatizing CN. That is one alternative. Certainly, our position is that the minimum should not be just a blanket policy. Legislation should be in place to prohibit predatory pricing or taxpayer supported-predatory pricing to overcome competition.

• 1300

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me just throw one other question at the gentleman. You say you are opposed to the position, as outlined by the premiers I guess about a month ago in St. John's, Newfoundland. The 10 premiers met and they made it very clear, from their point of view, that the new NTA ought to contain up front a clear and concise and strong statement that transportation policy was a key component in regional development; that they would not support the initiative by the Minister unless that kind of provision was up front in the legislation, that kind of recognition of its importance.

You live in British Columbia and understand the realities of being at the end of the line, in the case of many of your players. Why would you not see some need for recognition of the importance of transportation and regional development, regional policy?

Mr. R.J. Toporowski (Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel Ltd., Council of Forest Industries of B.C.): We do not deny the importance of transportation in regional economic development. What we are very concerned about is that, if this provision is contained within the NTA, you will get conflicting objectives within the NTA.

[Traduction]

que vous appuyez leur demande et vous ajoutez cependant qu'il ne faut jamais sacrifier l'aspect sécurité.

Il y a déjà quelques semaines, nous avons entendu des représentants du CN ou du CP—je ne me souviens plus exactement—et certaines personnes ont demandé des exemples des économies qui pourraient être réalisées. On nous a dit de fait que les exemples qu'on nous avait donnés portaient sur des mesures de sécurité, que certains des règlements étaient rigoureux, qu'on exigeait des vérifications de sécurité, vérification des trains, des fourgons de queue—je crois que je peux laisser tomber ce dernier élément puisque c'est une question bien distincte—et ces témoins étaient d'avis qu'ils pourraient offrir des services plus sûrs s'il y avait moins de règlements à cet égard. Est-ce que vous croyez que c'est à cet égard qu'on pourrait réaliser certaines économies?

J'aimerais également que vous nous disiez quelques mots sur le rôle des sociétés de la Couronne. Le temps est-il venu pour le gouvernement de se défaire de certaines sociétés de la Couronne comme le CN? S'agit-il d'une recommandation pratique dans les circonstances actuelles? Proposeriez-vous une telle mesure?

M. Bennett: Monsieur le président, je peux vous assurer que certains membres de notre groupe appuieraient pleinement toute proposition visant la privatisation du CN. C'est une des solutions qui s'offrent à nous. Nous sommes d'avis que les mesures minimales prévues ne devraient pas devenir loi. Il devrait y avoir des mesures législatives interdisant l'établissement de tarifs déloyaux ou bas et compensés aux frais des contribuables, pour avoir un avantage sur la concurrence.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais poser une dernière question au témoin. Vous dites que vous vous opposez aux propos tenus par les premiers ministres provinciaux il y a environ un mois à St. Jean de Terre-Neuve. Les dix premiers ministres se sont rencontrés et ont dit très clairement qu'à leur avis la nouvelle LNT devrait comprendre une déclaration officielle selon laquelle toute politique en matière des transports est un élément clé du développement régional; ils ont indiqué bien clairement qu'ils n'appuyeraient l'initiative du ministre que si la loi mentionnait l'importance de ce secteur.

Vous vivez en Colombie-Britannique et je sais ce que c'est qu'être le dernier au bout de la ligne, c'est un problème qu'éprouvent nombre des membres de votre groupe. Pourquoi ne croyez-vous pas qu'il est important de reconnaître l'importance du transport en ce qui a trait au développement régional?

M. R.J. Toporowski (directeur, Planification des transports, MacMillan Bloedel Ltd., Council of Forest Industries of B.C.): Je ne nie pas l'importance du transport comme facteur du développement économique régional. Nous craignons simplement que si l'on fait mention de l'importance du transport, les objectifs de la LNT ne seront pas tous compatibles.

[Text]

As we see it, the NTA should be a vehicle to set the regulatory environment, economic regulation, of the transportation systems in this country. If there are regional development issues, they should be totally aside from that. Otherwise, if they are put into the same thing, you get a dilution of objective in there. This goes back to our point that, yes, where things are done in the national interest and it is recognized they are being done in the national interest, then, let that be covered. If the railways have to provide those services, then reimburse them for the cost of those services.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much.

The Chairman: Thank you.

If I could, I would like to explore that third-party appeal, Mr. Manifold. In effect, if you have a third-party, outside of the two contracting parties, is it not . . . ? I was interested in seeing your brief. I do not think we have seen that suggestion. But is that not going to have the effect of destroying the confidentiality? If a third party outside of a contract can appeal, and I would just like you to explain it to me, on what basis does he appeal? Does the fellow down the line think he is getting bulldozed?—or you could use all sorts of phrases. I guess he feels that there is predatory pricing.

My third part of the question is, are you in favour of retaining the minimum rate then? I would like you to elaborate a little on Mr. Tobin's questions. The thing that bothers me on this confidentiality bit is . . . I can see your point, but is that not going to in effect destroy the confidentiality of the issue?

Mr. Manifold: I think part of that may hinge on how the whole question of final offer arbitration comes into the legislation, what form it takes. In one sense, we have discussed it in terms of having in-camera sessions, no reasons, given the either/or situation. That could give the third-party appellant the ability to go before a commission and basically be told, no, you have no grounds for appeal; there is not a contract in force, or, yes, there is, and we will listen to your case. It is not a clearly or totally defined situation, because I think in that whole scenario, there still has to be a lot of ground work done before the legislation comes out in written form.

The Chairman: As far as I am concerned, and for our staff, if you have something precise and specific . . . We are going to see legislation in time, but if you have something precise and specific, if you want to elaborate on what you said here in general, I think it might help the committee. How are you going to implement that type of interesting situation without destroying the confidentiality of what the third-party is appealing against?

Mr. Manifold: Part of this is the direction we have come from, in the whole protection and balance for the small remote people in our organization. We have put forward a couple of examples, basically as examples only. On joint line access, we

[Translation]

A notre avis, la LNT devrait établir un milieu de réglementation, de réglementation économique, de systèmes de transport au Canada. Les questions de développement régional devraient être complètement distinctes. Si ces deux types d'objectifs sont formulés dans la même loi, il faudra évidemment que l'un des deux reçoive la priorité. Comme nous l'avons dit, si une mesure est prise dans l'intérêt national, qu'on le reconnaisse officiellement. Si les sociétés ferroviaires doivent offrir ces services, remboursez leur les frais encourus.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Manifold, j'aimerais revenir à cette question d'appel interjeté par un tiers. Si vous parlez d'un tiers, autre que les deux parties et qui ont conclu ce contrat, n'est-ce pas . . . ? J'ai été fort intéressé par votre mémoire, mais je ne me souviens pas d'avoir lu de commentaires à cet égard. Si vous permettez à un tiers d'interjeter appel, ne détruisez-vous pas de fait la confidentialité de ce contrat? Si un tiers qui n'a rien à voir avec ce contrat interjette appel, pouvez-vous m'expliquer comment il peut justifier cette mesure? Est-ce que c'est simplement parce qu'il croit qu'on l'exploite ou quelque chose du genre? Je suppose qu'il croira à ce moment-là qu'il s'agit d'établissement de tarifs déloyaux.

Voudriez-vous, dans ces circonstances, que l'on maintienne le taux minimal? J'aimerais que vous répondiez de façon un peu plus complète aux questions posées par M. Tobin. Il y a une question qui me préoccupe particulièrement lorsqu'on parle de contrats confidentiels . . . Je comprends votre point de vue, mais est-ce que l'intervention d'un tiers ne détruira pas l'aspect confidentiel de ces contrats?

M. Manifold: Je crois que dans une certaine mesure cela dépend de ce que l'on proposera dans la loi en ce qui a trait à l'arbitrage des propositions finales. Nous avons parlé de rencontres à huis clos, d'aucune raison particulière qui serait donnée aux requérants, compte tenu du choix qu'on offre. Le tiers pourrait s'adresser à une commission et se faire répondre qu'il n'a pas raison d'interjeter appel de ce contrat; on lui dira qu'il n'y a pas de contrat ou on lui dira qu'il y en a un, et qu'on écouterait ses commentaires. Il est très difficile de vous décrire la situation parce qu'il y a encore beaucoup de travail à faire avant que l'on prévoit dans la loi une mesure en ce sens.

Le président: Si vous avez quelque chose de bien précis à nous dire à cet égard, cela nous serait fort utile, à moi comme au personnel du Comité . . . Un projet de loi serait éventuellement présenté à cet égard, mais si vous avez quelque chose de précis à ajouter, si vous voulez en dire un peu plus long sur ce que vous avez dit jusqu'à présent, cela pourrait nous être utile. Comment allez-vous pouvoir assurer à un tiers le droit d'interjeter appel sans détruire la confidentialité du contrat dont il se plaint?

M. Manifold: C'est pourquoi nous disons qu'il faut protéger les petits expéditeurs de notre groupe qui vivent loin des grands centres. Si nous vous avons donné quelques exemples, c'était justement à titre d'exemples seulement. Quant à l'accès à une

[Texte]

have discussed the appeal mechanisms, but not in total, concrete terms.

• 1305

The Chairman: Anyway. I will not . . . Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you Mr. Chairman. I am going to live dangerously and pursue this matter, because I think it is an important one. I guess in some ways, gentlemen, we do not know how he can have it both ways. I mean, how can you have a confidential rate, and then have some kind of trigger mechanism that allows a company, which feels as if it has gotten the short end of the stick, to appeal? You cannot know what is happening, so therefore, how can you appeal? I think if you can come up with a formula for us, you will be worth your weight in gold for the committee. However, I am not sure if you are going to be able to do that.

Mr. Bennett: If I may try this one. First of all, I hope we are not creating the impression that any third party, not party to a contract, can go in on an exploring mission and find out that there is a rate in there that is lower than his and be able to scream: 'I want that rate.' That is not what we are proposing. What we are proposing is that any shipper, who has good reason to believe his position, his competitive position, is being damaged by another contract with a competitor, then there should be some access for him to make some kind of appeal. We do not necessarily say there should be any triggering mechanism for that to be done, except for the fact he is finding out that he is getting shut out of a market, and yet he knows his competitor is thriving in the market. That should provide him with good reason to believe his own position is being severely damaged. The way we read *Freedom to Move*, there is no appeal for that shipper. We are just saying there should be some mechanism for him to have recourse, at least to have a hearing, without necessarily opening up the books on everything . . . some body to decide whether or not his welfare is hurt.

Mr. Angus: Then, whatever process is entered into, somebody—I would assume it would have to be some kind of government person—would have to, therefore, look at the books to find out what the rate is. Therefore, that defeats the purpose of confidentiality. I am trying to separate out the philosophical aspect and just deal with the nuts and bolts of this, and for the life of me, I cannot see it. I cannot see us being able to come up with that mechanism. I think that is what has been frustrating many of the members of this committee.

Mr. Bennett: We are not legal people, and I do not know how many of you are, but . . .

Mr. Angus: Probably too many. Sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: Many years ago.

Mr. Bennett: —it is our understanding on any contract, whether it is transportation or a purchasing contract or any type of contract between two parties, if another party feels his interests are being severely hurt, does he not have access, through the court, to do something about that, to have some

[Traduction]

voie commune, nous avons parlé des mécanismes d'appel, mais non en termes généraux et concrets.

Le président: Enfin. Je ne vais pas . . . Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je vais tout risquer et continuer dans la même veine car j'estime que cet aspect est important. D'une certaine façon, messieurs, nous ne pouvons pas savoir, je suppose, comment gagner sur les deux fronts. Après tout, comment garder secrets les tarifs tout en ayant un mécanisme automatique qui permette à l'entreprise qui s'estime lésée d'interjeter appel? Il vous est impossible de savoir ce qui se passe, et donc comment pouvez-vous interjeter appel? Si vous pouvez nous trouver une formule, vous vaudrez votre pesant d'or de notre point de vue. Toutefois, je ne sais pas si vous y parviendrez.

M. Bennett: Permettez-moi cette suggestion. Tout d'abord, je ne voudrais pas créer l'impression qu'une tierce partie, n'ayant rien à voir avec le contrat, puisse fouiller afin de découvrir que le tarif est inférieur au sien et s'en plaigne disant: «je veux ce tarif». Ce n'est pas ce que nous proposons. Nous proposons plutôt que tout expéditeur, qui a de bonnes raisons de croire qu'un autre contrat avec un concurrent nuit à sa position face à la concurrence, puisse se prévaloir d'un mécanisme quelconque d'appel. Nous ne prétendons pas qu'il doive nécessairement y avoir un mécanisme automatique, à l'exception du fait qu'il constate qu'il est exclu d'un marché tout en sachant que son concurrent profite énormément de ce même marché. Cela devrait suffire à lui démontrer que sa position est gravement minée. D'après notre interprétation d'*Aller sans entraves*, l'expéditeur en question n'a aucun recours. Nous prétendons simplement qu'il doit y avoir des recours, qu'on doit au moins avoir le droit d'être entendu, sans forcément donner accès aux livres . . . qu'il faut un organisme qui décide si cet expéditeur a été ou non lésé.

M. Angus: Quel que soit le processus que nous retenions, quelqu'un—je présume qu'il s'agirait d'un représentant du gouvernement—devrait par conséquent examiner les livres pour découvrir quel est le tarif. Or cela va à l'encontre du caractère confidentiel des tarifs. J'essaie d'écarter les aspects philosophiques et de m'en tenir aux points et aux virgules, mais je n'y arrive vraiment pas. Je ne vois pas comment nous pouvons trouver un tel mécanisme. Je crois que c'est d'ailleurs de là que vient la frustration d'un grand nombre des membres de ce Comité.

M. Bennett: Nous ne sommes pas juristes, et je ne sais pas combien d'entre vous le sont, mais . . .

M. Angus: Nous sommes probablement trop nombreux à l'être. Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Il y a de nombreuses années.

M. Bennett: . . . d'après ce que nous avons cru comprendre, en ce qui concerne les contrats, quels qu'ils soient, que ce soit dans le secteur des transports ou de l'achat, conclus entre deux parties, si une tierce partie estime qu'il y a préjudice grave à ses intérêts, ne peut-elle pas, en appelant au tribunal, exiger

[Text]

provision revealed, so that he can either be assured he is not being hurt, or that he can determine he is? Is there not some examination for discovery or anything where things are learned?

Mr. Angus: I do not know.

Mr. Bennett: I do not either. However, I dare say there is, and...

Mr. Dantzer: Not unless you are privy to the contract.

Mr. Toporowski: I just wonder if I could interject a point here. Mr. Angus said the third party cannot know what is happening. If I were to draw a parallel to the ocean shipping industry off of this coast, as far as forest products go, if one of the companies signs a contract, you know, in the B.C. industry, if you do not know, by two days later, the general terms and the approximate level of the rate in that contract, you are not doing a good job as a traffic manager.

• 1310

The fact of the matter is that enough information does filter around. I think one of the points there that is a very, very key word in what we stated about this third-party appeal is that of being 'unduly' damaged by this. The way I would see it is if a third party was appealing this, he would say his understanding of the contractual arrangement between the railway and party Y is thus and so, and if that is correct, then that effectively drives him out of business. He would state that to a government body—whoever was handling this—and they would look at the facts of the case, and presumably they could look at what the terms of the confidential contract was, and they could tell him yea or nay. It is simple as that.

At least it would give him the comfort of having somebody to go to if he feels, hey, that railway and that shipper are getting together absolutely to screw me out of existence.

• 1315

Mr. Angus: Okay, thank you. Is it your impression, as I think two or three of you stated in your general comments, that the ones to be unduly affected by confidential shipping will tend to be the smaller operators who have the smaller volumes and who do not have the economic muscle, shall we say, to strike a deal with a carrier? Is this a fair assumption from the point of view of your industry?

Mr. Bennett: Yes.

Mr. Manifold: Yes, but not necessarily strictly limited to it.

Mr. Toporowski: It may be. On the other hand, they do have certain other advantages of flexibility and such. A railway and a large shipper could get together on a major move, whereas the small shipper might be able to get together with a specific trucker and work his own deal.

I do not see it as overall being any different from, let us say, all of the forest products companies in British Columbia dealing with the oil companies on the supply of fuel. They are

[Translation]

que certaines dispositions du contrat lui soient révélées, de façon à s'assurer qu'elle n'a pas été lésée ou encore qu'elle l'a été? N'existe-t-il pas des dispositions qui permettent de découvrir ou d'apprendre ce qui se passe?

M. Angus: Je n'en sais rien.

M. Bennett: Moi non plus. Toutefois j'ose croire que si, et...

M. Dantzer: Si vous n'êtes pas partie au contrat, non.

M. Toporowski: Puis-je intervenir? M. Angus a déclaré qu'une tierce partie ne saurait savoir ce qui se passe. Si vous me permettez d'établir un parallèle avec le transport maritime ici sur la côte, à l'expédition des produits forestiers, il est notoire que lorsqu'une entreprise signe un contrat en Colombie-Britannique, si deux jours plus tard, vous, comme expéditeur, ne savez pas quelles en sont les conditions générales et le montant approximatif des tarifs, vous ne faites pas bien votre travail.

En fait, on est suffisamment au courant. Il est important de se rappeler que l'élément clé ici, c'est que nous avons bien précisé qu'il doit y avoir préjudice «indu» pour qu'une tierce partie puisse interjeter appel. À mon avis, afin d'interjeter appel, la tierce partie prétendrait qu'à sa connaissance, les dispositions du contrat conclu entre la société ferroviaire et Y sont les suivantes, et que dans ces conditions, elle se verra en fait acculer à la faillite. Elle s'en plaindrait donc à un organisme gouvernemental—un organisme prévu—qui examinerait les faits, et qui pourrait, du moins je le présume, examiner les termes du contrat confidentiel afin de trancher la question. C'est très simple.

Ainsi tous les intéressés auraient au moins le sentiment qu'ils peuvent s'adresser à quelqu'un s'ils ont l'impression que telle société ferroviaire et tel expéditeur se sont ligüés ensemble afin de les acculer à la faillite.

M. Angus: Très bien, merci. Vous avez donc l'impression, comme deux ou trois d'entre vous l'ont déclaré au cours de leurs exposés, que ce sont les petits expéditeurs, à faible volume, qui ne font pas le poids, dirons-nous, pour négocier avec un transporteur qui souffriront indûment du caractère confidentiel des contrats d'expédition? Est-ce que j'ai bien compris la position de votre industrie?

M. Bennett: Oui.

M. Manifold: Oui, mais pas exclusivement.

M. Toporowski: Peut-être. D'autre part, les petits expéditeurs détiennent certains avantages d'adaptabilité, etc. Une société ferroviaire et un expéditeur important peuvent s'entendre dans le cas d'un chargement considérable, alors qu'un petit expéditeur pourrait très bien s'entendre avec un camionneur en particulier et conclure son propre contrat.

Dans l'ensemble, je ne crois pas que ce soit très différent de toutes les sociétés forestières de la Colombie-Britannique qui s'entendent avec les sociétés pétrolières pour l'achat de

[*Texte*]

paying different prices, according to size. Implicitly, there is nothing wrong with their paying different prices for their transportation.

Mr. Angus: Okay. Just one final comment. My friend Mr. Tobin made reference to B.C.'s position at the end of the line. As somebody who likes to think of himself as part of western Canada, even though I am from Ontario, I like to think of B.C. as the start of the line.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Tobin, you want to answer?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have to respond to this because I was referring to particular operations in the interior at the end of a rail line. I have to say, as everybody knows, when we talk about two solitudes in this country, we talk about the majesty and the grandeur and the greatness of Newfoundland and British Columbia, which are the bookends of this country.

The Chairman: Ask your question. Did you not have a question?

Mr. Tobin: Yes, are you allowing me a question? I thought you were going to go to Mr. Ouellet first.

The Chairman: Oh, Mr. Ouellet first.

Mr. Tobin: This is another trademark of a Newfoundland gentleman.

The Chairman: I thought it was just to clarify this point. Yes, we do not want to get punchy here.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to pursue this question of allowing a third party to have the right to appeal when their interests are affected. I think that your remark and your suggestion is quite a legitimate one. While it is interesting and might surprise us, I think you are genuine in submitting it to us because there could be some bad consequences of having these confidential contracts take place.

I do not know how we will resolve it, but I think we will have to find a way to resolve it.

I find your presentation a little bit on the inevitable side. Rather than discuss a certain number of things you do not like and speak out about them, you sort of abdicate and accept more or less the inevitable. You therefore try to ask for some specific conditions to prevent a bad thing from happening. I refer to page 4 of your presentation concerning the document *Freedom to Move*. You say:

COFI's membership has a fundamental philosophical difference of opinion on the continuation of collective rate-making for railways and the merits of permitting railways and shippers to enter into confidential contracts.

Then you go on to say, more or less, that you believe that regulatory change is inevitable and so on. Then you put your condition.

Why do you not fight for your philosophical difference and ask that it be respected?

[*Traduction*]

carburant. Selon leur taille, ces entreprises versent des prix différents. On peut en déduire qu'il est tout à fait justifié que leurs coûts de transport diffèrent aussi.

M. Angus: Très bien. Un dernier commentaire. Mon ami M. Tobin a mentionné que la Colombie-Britannique se trouvait au bout de la ligne. Parce que j'aime penser que je suis de l'ouest du Canada, même si je viens de l'Ontario, je vois toujours la Colombie-Britannique comme étant au début de la ligne.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Tobin, voulez-vous répondre?

M. Tobin: Je me dois de répondre, car je parlais d'activités précises en fin de ligne, dans l'arrière-pays. J'aimerais ajouter, comme chacun le sait, que lorsque nous parlons de deux solitudes, dans ce pays, nous parlons de la majesté et de la grandeur de Terre-Neuve et de la Colombie-Britannique, les deux extrémités du pays.

Le président: Posez votre question. N'aviez-vous pas de question?

M. Tobin: Oui, vous m'accordez une question? Je pensais que vous alliez d'abord céder la parole à M. Ouellet.

Le président: Oh, M. Ouellet d'abord.

M. Tobin: C'est ainsi que se comporte un gentilhomme de Terre-Neuve.

Le président: Je croyais que vous vouliez simplement des précisions à ce sujet. Nous ne voulons pas devenir mordants ici.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais continuer à parler du droit d'interjeter appel à accorder à une tierce partie dont les intérêts sont lésés. Je trouve votre remarque et votre suggestion légitimes. Votre suggestion nous intéresse, même si elle nous surprend peut-être, vous avez parfaitement raison de nous en parler, vu les conséquences néfastes dans certains cas de ces contrats confidentiels.

Je ne sais pas comment nous allons régler la question, mais je crois que nous trouverons une solution.

Vous semblez dans votre exposé vous accommoder de l'inévitable. Plutôt que d'aborder certains aspects qui ne vous plaisent pas et vous en plaignez, vous semblez indiquer et accepter plus ou moins l'inévitable. Vous nous demandez par conséquent certaines garanties afin de vous protéger. Je me réfère à la page 4 de votre mémoire où vous dites en parlant d'*Aller sans entraves*:

Les membres du COFI s'opposent pour des raisons fondamentales de philosophie à ce que les sociétés de chemin de fer continuent à fixer leurs tarifs de concert et à ce que l'on continue à permettre à celles-ci et aux expéditeurs à conclure des contrats confidentiels.

Ensuite, vous ajoutez, plus ou moins, que vous croyez la réforme de la réglementation inévitable. Vous finissez en stipulant vos conditions.

Pourquoi ne défendez-vous pas votre différence de philosophie et pourquoi ne demandez-vous pas à ce qu'elle soit respectée?

[Text]

Mr. Bennett: If I may respond to the question, Mr. Chairman, you are correct, sir.

• 1320

There is an element of accepting the inevitability of the ability for carriers and shippers to enter into private and confidential contracts. I should tell you that in the two public hearings conducted by the CTC, the Council came out in a split position but still not favouring confidential contracts, opposed to it, with a majority opinion. In the second hearing, we came out hopelessly split, where we could take no position on the matter of private and confidential contracts. You can see the movement was toward accepting the confidential contracts.

When *Freedom to Move* appeared, it developed that, all right, this seems to be something that is happening, not just necessarily around the country but within our own membership, to accept the fact that private and confidential contracts are going to become a reality. In accepting this proposition, we say that the captive-shipper-protective mechanism and the appeals-procedure mechanism, dispute-resolving-mechanism, that have been proposed must accompany the application of those contracts. Our members are willing to accept the fact that there is going to be private and confidential contracts, and support that, but only on the condition that the paper itself be accepted as a package, with the minor amendments that we have proposed.

Mr. Ouellet: Would it be safer and neater to clearly oppose these confidential contracts? Would you recommend that this committee come forward with a recommendation that this not be permitted?

Mr. Bennett: Would we recommend? No, sir, not now. A year ago we might have, but not now. With the developments that have taken place, on the debate, and the arguments that have come forward, our membership now is solidly in favour of the contracts, or on the *Freedom to Move* paper as a package.

Mr. Ouellet: I see. Could I ask just one more quick question? It is to do with another subject. Your point number six...

The Chairman: Before you go on another subject. Did I sort of gather from Mr. Toporowski that you, as an able traffic manager, really do not think the confidential contracts, are going to be that confidential, anyway?

Mr. Toporowski: I said it becomes a fact of life that they do not tend to stay that confidential.

The Chairman: Because that was said back east in one of our first hearings by—I forget whether it was the railways or the truckers—but that was certainly...

Mr. Toporowski: There is always a certain degree of uncertainty in there. This is my concern: If we do not have confidential contracts, then the railways do not have the ability, or will have great difficulty, differentiating between

[Translation]

M. Bennett: Permettez-moi de répondre à cette question, monsieur le président. Vous avez raison, monsieur.

Inévitablement, nous devons reconnaître que les transporteurs et les expéditeurs peuvent conclure des contrats privés et confidentiels. Je dois vous avouer qu'au cours de deux séances publiques de la CCT, le conseil a dû présenter une position partagée, sans pour autant se prononcer en faveur des contrats confidentiels, mais bien en s'y opposant, à la majorité. Lors de la seconde audition, nous nous sommes retrouvés irrémédiablement divisés, sans pouvoir adopter de position sur la question des contrats privés et confidentiels. Toutefois, on voyait que la tendance était d'accepter les contrats confidentiels.

Lors de la parution d'*Aller sans entraves*, nous avons commencé à reconnaître que oui, c'est ainsi que les choses se passaient, pas uniquement dans le pays, mais nos propres membres acceptaient le fait que les contrats privés et confidentiels devenaient la norme. En acceptant cette proposition, nous voulons faire valoir qu'il faut que l'application de ces contrats s'accompagne d'un mécanisme de protection des expéditeurs captifs, d'un mécanisme d'appel, d'une méthode de règlement des différends. Nos membres sont disposés à reconnaître l'existence de contrats privés et confidentiels, et seraient disposés à l'accepter, mais uniquement à la condition que l'on accepte toutes les recommandations du Livre blanc après leur avoir apporté les modifications minimales que nous proposons.

M. Ouellet: Serait-il plus sûr et plus judicieux de s'opposer clairement à ces contrats confidentiels? Préconisez-vous que notre Comité recommande de les interdire?

M. Bennett: Est-ce que nous préconisons? Non, monsieur, plus maintenant. Il y a un an, peut-être, mais pas maintenant. À la lumière des événements, à la lumière du débat et des arguments qui ont été avancés, nos membres sont maintenant carrément en faveur des contrats, ou du Livre blanc «Aller sans entraves», dans son ensemble.

M. Ouellet: Je vois. Puis-je poser encore une question rapide? Elle porte sur un autre sujet. Votre point n° 6...

Le président: Avant que vous ne passiez à autre chose, dois-je conclure d'après ce qu'a dit M. Toporowski, que comme expéditeur compétent, vous ne croyez vraiment pas que les contrats confidentiels le resteront?

M. Toporowski: J'ai dit que c'était un fait que les contrats avaient tendance à ne pas rester confidentiels.

Le président: Justement, on nous l'avait dit dans l'Est, à l'une de nos premières séances—j'oublie maintenant si c'était les sociétés ferroviaires ou les camionneurs—mais que certainement...

M. Toporowski: Il existe toujours une certaine incertitude. Voici ce qui me préoccupe: s'il n'y a pas de contrats confidentiels, alors les sociétés ferroviaires ne pourront pas faire une distinction entre leurs clients, selon les coûts ou selon le

[Texte]

customers, you know, whether that be on a basis of cost or market, whatever.

Mr. Angus: Is that so bad?

Mr. Toporowski: In the overall scheme of things, yes.

The Chairman: You had another point. Sorry, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Just a quick one, Mr. Chairman. On page two of your executive summary to the document *Freedom to Move*. On point number six, you said:

While COFI would like to see elimination of the ocean-shipping-conference systems, conferences are an international fact of life.

Indeed, you seem to accept, more or less, the inevitable and set your standard at a minimum instead of being at a maximum. Why is this? Again, do you not feel that in other countries there are people who are having the same feelings that you do, and feel that these conferences are not serving well customers on both sides?

Mr. Bennett: If I may answer that question. If you would also refer to page 10 of that same document, down at the bottom. I think that we are a little stronger in our position. It says:

It is our belief that the development of free and open competition in liner shipping is in Canada's long-term best interests. COFI suggests it is a worthy objective for Canada to work towards the elimination of the conference system throughout the world.

It is impractical at this point. It is not impractical to work towards elimination, and through the organizations which the Council of Forest Industries belong, we are developing that as an objective.

• 1325

It is a little difficult to get some people to agree that it is an objective, but it is a growing objective. Until that has more strength and support in other countries, as well as Canada, it is rather impractical for Canada alone to say you cannot operate or prohibit their operation in this country. For example, the United States has taken a major step towards that.

Mr. Ouellet: What specific recommendation would you make to Canada toward the elimination of the conference systems? What do you think we should do to start this process of elimination?

Mr. Bennett: First of all, we have an organization in Canada called the Canadian Shippers' Council. I believe that organization is going to appear before you in Ottawa. They are working on objectives of their own to work with other shippers' councils throughout the world. Most countries have them. They represent shippers' interests in their dealings with shipping conferences.

Also, through our trade ministries in Canada, we are working with them as exporters and shippers to get acceptance with them. It is a tough job. You are working with a lot of

[Traduction]

marché, ou d'autres critères. Elles éprouveront tout au moins des difficultés à le faire.

M. Angus: Ce serait si mauvais?

M. Toporowski: Dans l'ensemble, oui.

Le président: Vous aviez autre chose, monsieur Ouellet, excusez-moi.

M. Ouellet: Rapidement, monsieur le président. À la page 2 de votre résumé d'*Aller sans entraves*, au point 6, vous dites:

Bien que le COFI aimerait voir disparaître les conférences maritimes de transporteurs, il n'en demeure pas moins qu'il faut s'accommoder des conférences internationales.

En fait, vous semblez vous accommoder plus ou moins de l'inévitable et vous semblez fixer des normes minimales plutôt que maximales. Pourquoi? Ne croyez-vous pas, ici encore, qu'il y a dans d'autres pays des gens qui pensent comme vous, qui pensent que ces conférences ne servent pas bien les intérêts de la clientèle?

M. Bennett: Permettez-moi de répondre à cette question. Si vous voulez vous référer à la page 10 du même document, au bas de la page, je crois que vous constaterez que notre position est un peu plus ferme. Nous disons en effet:

Nous croyons que la concurrence ouverte, sans entraves, dans le domaine des transports maritimes est dans les meilleurs intérêts du Canada à long terme. Le Conseil des industries forestières estime que l'élimination du système des conférences dans le monde est digne d'attention.

Ce n'est pas encore réalisable, mais il est possible de travailler à l'élimination du système, et notre conseil et ses organisations membres poursuivent cet objectif.

Certains ne sont pas d'accord avec cet objectif, mais il devient de plus en plus populaire. Jusqu'au moment où ce dernier aura plus d'appui dans d'autres pays, il est peu réaliste pour le Canada, tout seul, d'interdire le système ici. Cependant, les États-Unis ont déjà fait une démarche importante dans cette optique.

M. Ouellet: Auriez-vous une recommandation précise à faire pour l'élimination du système des conférences? Selon vous, que nous faut-il faire pour commencer?

M. Bennett: Il existe au Canada une organisation qui s'appelle le *Canadian Shippers' Council*. Je pense que ses représentants vont comparaître devant votre Comité, à Ottawa. Ce conseil est en train d'élaborer des objectifs pour travailler avec d'autres conseils semblables un peu partout dans le monde. La plupart des pays ont des conseils de ce genre. Ils représentent les expéditeurs dans leurs transactions avec les conférences maritimes.

Nous travaillons aussi en collaboration avec les ministères du Commerce au Canada, en tant qu'exportateurs et expéditeurs, pour nous faire accepter. C'est une tâche difficile. Il

[Text]

smaller countries, trying to impose the UNCTAD code of conference and trying to develop protectionist measures that would freeze Canadians out of certain markets.

I think the point we are trying to make is that the exports are the backbone of the economy of this country, rather than narrow shipping company interests and this kind of thing. As a council, I guess we are the one with the strongest position in that respect in Canada. Our objective is to work towards the elimination of the conference system. We would not be in a good position as a country all by itself to say that you cannot operate. As a minimum measure, member lines of shipping conferences must have the right to take independent action without being impeded by the conference and to enter into contracts with their customers.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Taylor: Your submission is in favour of *Freedom of Movement*. If you then start to put infringements on confidential contracts, are you not infringing on the right of the shipper and the transporter to freedom of movement?

Mr. Bennett: Are you referring to our proposal for a third-party appeal, sir?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Bennett: That is not there. It is not intended to infringe on the right to enter into contracts. What is intended to do is to protect a shipper whose interests may be severely damaged by a carrier and another shipper.

Mr. Taylor: What power would the one to decide that have to force the rate up or force the rate down? You are really infringing on the very thing we are trying to get—freedom of movement.

Mr. Bennett: I guess the only thing we are saying is that there should be no freedom for a carrier and another shipper to damage the interests of a third party—unduly damage, that is. It is not something frivolous.

Mr. Tobin: This group should note that a number of years ago this organization was by and large opposed to deregulation. It is rather a dramatic change over three or four years to have them here today supporting deregulation and being one of the strongest proponents for it.

So that we are clear in our minds, this notion of joint-line rates is fundamental to your support; if we see legislation that does not provide for joint-line rates, we can assume your support has disappeared. Is that a fair assessment?

• 1330

Mr. Bennett: Yes.

Mr. Tobin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. We are going to take a break for 10 minutes at least, and I will announce something when we reconvene.

[Translation]

s'agit de travailler avec plusieurs petits pays essayant d'imposer le code de la CNUCED et d'établir des mesures protectionnistes qui auront pour effet l'élimination du Canada sur certains marchés.

Nous tenons à souligner le fait que nos exportations sont le pivot de notre économie, plutôt que les intérêts limités des compagnies de navigation. Notre conseil a pris à ce sujet la position la plus ferme au Canada. Nous visons l'élimination du système des conférences. Cependant, il serait très difficile pour le Canada d'interdire le système tout seul. Mais le minimum qu'il faut nous accorder, c'est que les membres des conférences maritimes aient le droit d'agir de façon indépendante, de passer des contrats avec leurs clients, sans en être empêchés par la conférence.

M. Ouellet: Merci.

M. Taylor: Votre exposé appuie *Aller sans entraves*. Mais si vous commencez à empiéter sur les contrats confidentiels, n'empiétez-vous pas sur le droit de l'expéditeur et du transporteur d'aller sans entraves?

M. Bennett: Pensez-vous à notre recommandation sur l'appel par un tiers, monsieur?

M. Taylor: Oui.

M. Bennett: Cela n'y figure pas. Nous n'avons pas l'intention d'empiéter sur le droit de passer des contrats; nous voulons tout simplement protéger un expéditeur dont les intérêts peuvent être menacés par un transporteur ou un autre expéditeur.

M. Taylor: Quel pouvoir faut-il accorder au responsable pour hausser ou diminuer le taux? Vous êtes en train d'empiéter sur le droit que nous voulons accorder, à savoir le pouvoir d'aller sans entraves.

M. Bennett: Nous disons qu'il ne faut pas accorder à un transporteur ou à un autre expéditeur le droit de porter préjudice aux intérêts d'un tiers, et je parle d'un préjudice sensible. Il ne s'agit pas de quelque chose de superficiel.

M. Tobin: Il faut rappeler aux membres que cette organisation était plus ou moins contre la déréglementation, il y a plusieurs années. C'est un changement plutôt spectaculaire que de les voir ici, trois ou quatre ans plus tard, se prononcer en faveur de la déréglementation, et de la façon la plus ferme.

J'aimerais avoir une précision. Je crois comprendre que la question du tarif pour usage commun des voies est à la base de votre appui; si la loi ne prévoit pas un taux pour une voie commune, vous ne l'appuierez plus. Ai-je raison?

M. Bennett: Oui.

M. Tobin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Nous allons prendre une pause d'au moins 10 minutes, puis j'aurai quelque chose à vous annoncer.

[Texte]

After we reconvene, the first witness will be Weyerhaeuser of Canada Ltd. The witness who was supposed to be here has had an unfortunate fatality in the family. We have the brief, but the individual will not be able to appear. So we will have Weyerhaeuser of Canada Ltd. in 10 minutes.

• 1331

• 1343

The Chairman: Colleagues, it is just about 1.30 p.m., which puts us back on schedule. For purposes of hearing evidence, I see we have a quorum. I would like to welcome the next witness, Weyerhaeuser Canada Ltd. Appearing for Weyerhaeuser is Mr. Raymond Norgren. I guess you have been sitting there patiently all morning, so you know what we are trying to do. Our format is to have an overview and then hopefully some questions and answers on your brief, which we now have. As I say, to repeat myself, it is part of the record and will be analysed in more detail by the staff. Obviously, we really have not looked at it—I should not say this—too definitively at the moment.

You can start in and we will see where we go from here.

Mr. Raymond C. Norgren (Manager of Transportation, Weyerhaeuser Canada Ltd.) Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are you a member of the Council of Forest Industries?

Mr. Norgren: Yes. And the LMA. So my views are reflected in those presentations. I wanted to take a slightly different tack with you in the brief time that I present this to you.

Who Weyerhaeuser Canada is is described in the body of the document. I will not deal with it, other than to say that it is an integrated forest products company that moves 610 million feet of lumber a year and 400,000 tonnes of pulp. By and large, this lumber moves into the U.S. market.

I wanted to deal with two broad principles today, gentlemen, if you will allow me. I would like to ask you to turn to chart 1. This is a principle I would like to put on the table as a Canadian. As you and I are all Canadians, we face the issue of our geography and its impact upon us on a constant day-to-day basis.

• 1345

I would like to try to capture this a little more succinctly. The Hon. Don Mazankowski referred to it in the *Freedom to Move* document and I thought I might be able to capture something here. I might say that if you can understand this chart, we are offering an all-expense-paid free weekend in Gull Lake, Saskatchewan, after answering a skill-testing question.

Mr. Belsher: I know where Gull Lake is and I have been there.

Mr. Norgren: Gentlemen, I have characterized Canada as a linear market in this diagram and it has a scale to it. I think it is 110 miles to the quarter-inch, from Vancouver to Halifax. I would like to characterize it as a linear market, because linear

[Traduction]

Le premier témoin après la pause sera *Weyerhaeuser of Canada Ltd.* Le témoin qui était censé comparaître a eu un décès dans sa famille. Nous avons le mémoire, mais le témoin prévu ne pourra pas comparaître. Donc, dans dix minutes, le témoin sera *Weyerhaeuser of Canada Ltd.*

Le président: Mes chers collègues, il est presque 13h30, et nous sommes donc à l'heure. Je constate que nous avons le quorum pour entendre les témoignages. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux prochains témoins, *Weyerhaeuser Canada Ltd.*, dont le représentant est M. Raymond Norgren. Vous êtes là depuis ce matin, alors vous savez ce que nous essayons de faire. Normalement, nous entendons un résumé, suivi des questions et des réponses. Nous avons votre mémoire et il fera partie du compte rendu, qui sera analysé en profondeur par notre personnel. Même si je ne dois pas le dire, il est évident que nous n'avons pas encore eu l'occasion de l'examiner en détail.

Voulez-vous commencer.

M. Raymond C. Norgren (directeur des transports, Weyerhaeuser Canada Ltd.): Merci, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous membre du Conseil des industries forestières?

M. Norgren: Oui, et de la LMA. Donc, ma perspective est la même que la leur. J'aimerais prendre une approche un peu différente dans les quelques minutes qui me sont accordées.

Notre entreprise est décrite dans le document. Je n'entrerais pas dans les détails, sauf pour dire que c'est une compagnie de produits forestiers, qui transporte 610 millions de pieds de bois de sciage par année, et 400,000 tonnes de pâte à papier. Normalement le bois de sciage est transporté aux États-Unis.

Si vous me le permettez, monsieur, j'aimerais parler de deux principes importants. Reportez-vous s'il vous plaît au premier tableau. Il représente un principe que j'aimerais souligner en tant que Canadien. Nous sommes tous des Canadiens, nous faisons quotidiennement face à notre géographie et à son impact sur nos transactions.

J'aimerais souligner ce fait d'une façon plus succincte. L'honorable Don Mazankowski y a fait référence dans son document *Aller sans entraves*, et j'ai pensé l'illustrer. Si vous comprenez ce tableau, nous vous offrons une fin de semaine gratuite à Gull Lake (Saskatchewan), après avoir répondu à une question d'aptitude.

M. Belsher: Je sais où se trouve Gull Lake car j'y suis allé.

M. Norgren: Messieurs, j'ai essayé de dépeindre le Canada comme marché linéaire. Il est rapporté à l'échelle de 110 milles au quart de pouce, de Vancouver à Halifax. Si je procède ainsi, c'est que les marchés linéaires ont des caracté-

[Text]

markets tend to have certain peculiarities. They have peculiarities for economic development, for pricing strategies of products and firms and also for the scale issues of firms in terms of plant size.

If I could run this past you . . . I have characterized it, as I say, as a line for Canada. Underneath, you see the population density of the Canadian market. If you could think for a moment of a circular market such as Tokyo, which in 100 miles has 25 million people—the same size as Canada; or California, which has 25 million people and is about the same size as Canada. Those are circular markets and have far better economies than you and I are exposed to.

A couple of principles which I would like to enunciate here is that there is a general lack of density in the market; you can see the population base is in Montreal and Winnipeg. I would also like to say the top part of this chart is basically . . . let us take a product out of Toronto; delivered cost is the vertical portion and the angled line is the delivered cost of a product across Canada. What that really tells me is transportation inputs of all goods in Canada are far higher than you normally experience in other markets. That is a very important piece of the equation.

As I say, there are some peculiarities in the linear market; it limits the ability to capture economies of scale. It has a lack of homogeneity which raises the risks of doing business. As I mentioned, consumer goods have a higher proportion of transportation inputs. The tendency for the system to regionalize is strong and we have governments in place which try to break this market up, and the transportation inputs to offshore markets tend to be higher than for competitors worldwide.

I think these points indicate to us that we should do all we can to have an efficient, low-cost transportation system because it expands the market. It is our view that if *Freedom to Move* is legislated in Canada, it would do exactly that—you would see the transportation line shift down slightly. It would expand the markets for some firms and possibly offer the opportunity for economies of scale.

The other point I would like to deal with today is the lumber market. As you know, lumber is a heavy product, weighing about 1,700 to 2,400 lbs. per 1,000. We put anywhere from 2,000 to 3,000 board feet in a bundle of lumber. It is a very heavy product and unlike other heavy basic commodities like coal or sulphur, it has to be moved to every city and town in North America.

Therefore, it is important to have an efficient, low-cost system. As was mentioned this morning, about one-third of our delivered cost of wood is a transportation input. Last week, we sold 2x4s out of Windsor, Ontario, right out into the U.S. market for \$2.24 per 1,000. Of that, \$67 was related to transportation inputs.

If I could get you to look at the other charts . . . I have given you a series and I apologize for the quality of these, because they were coloured slides and I have just reproduced them

[Translation]

ristiques spécifiques du point de vue du développement économique, de la fixation des prix par les entreprises, et de la taille des entreprises.

Donc, cette ligne représente le Canada. En dessous, vous voyez la densité de la population du marché Canadien. À comparer avec un marché circulaire, tel que celui de Tokyo, qui compte 25 millions de personnes . . . la population du Canada—dans un rayon de cent milles; ou avec la Californie, qui a aussi une population de 25 millions. Ce sont des marchés circulaires, et leurs économies marchent nettement mieux que la nôtre.

Ce marché n'est pas dense; vous voyez la population à Montréal et à Winnipeg. Vous voyez en haut . . . prenons les produits livrés de Toronto; le coût à la livraison est l'axe vertical, et la ligne en biais représente ce coût dans divers endroits au Canada. Vous voyez que le coût des transports pour les produits canadiens est beaucoup plus élevé que sur d'autres marchés. C'est un élément très important dans l'équation.

Comme je l'ai dit, le marché linéaire a certaines particularités: possibilité réduite de faire des économies d'échelle, manque d'homogénéité qui augmente le risque à un entrepreneur, coûts de transport disproportionnés pour les produits destinés aux consommateurs. Le système a une forte tendance à se régionaliser, que fomentent les gouvernements actuels, et nos coûts de transport pour les produits destinés à l'étranger sont beaucoup plus élevés que pour d'autres concurrents dans le marché.

Donc, il nous faut faire de notre mieux pour obtenir un système de transport efficace et bon marché afin d'élargir le marché. Nous sommes d'avis que si les recommandations qui figurent dans *Aller sans entraves* deviennent loi au Canada, nous aurons ce résultat; la ligne qui représente les coûts de transport descendrait un peu. Ce qui aurait pour effet d'élargir les marchés pour quelques entreprises, et peut-être d'offrir la possibilité de faire des économies d'échelle.

J'aimerais maintenant parler du marché du bois de sciage. Comme vous le savez, le bois de sciage est un produit lourd, qui pèse entre 1,700 livres et 2,400 livres par mille pieds-planche. Nous mettons 2,000 à 3,000 pieds-planche dans un faisceau. Le produit est très lourd, mais contrairement à d'autres produits lourds tels le charbon ou le soufre, le bois de sciage est transporté à chaque ville et à chaque village de l'Amérique du Nord.

Donc, il importe d'avoir un système efficace, et bon marché. Comme on a dit ce matin, le transport représente environ un tiers du coût du bois livré. La semaine dernière, nous avons vendu des planches deux par quatre à Windsor, en Ontario, pour le marché américain pour 2,24\$ par mille pieds planche. De cette somme, 67\$ représentait les coûts de transport.

Voulez-vous regarder les autres tableaux . . . il y en a une série, et je m'excuse de la qualité de ces tableaux, c'étaient des diapositives en couleurs, je les ai fait reproduire, donc, ils ne

[Texte]

here, so they are not the greatest quality. If you were to draw a straight line from, say Kamloops, B.C.—which is, if you could pick Banff, and then just go west about 100 miles—to Florida, you can see . . .

• 1350

The Chairman: Is this chart 2?

Mr. Norgren: Yes. Just draw a straight line down to Florida. This is the chart which illustrates the market share of B.C. lumber in the U.S. market. In a straight line from, say Kamloops, down to Florida on the cross-hatched portion, B.C. lumber constitutes anywhere from 30% to 60% of all the sales in those states in 1983. Then, the dotted section is those areas where B.C. has a market share of 10%-30%. Then the other cross-hatch, the other way, is 5%-10%. This market share is, by and large, structured by the transportation opportunities that exist out of B.C. for this lumber. If you were to compare 1983 with 1981 and 1978, you will notice that the corridor stands, but it floats a lot, and its annual floating is, by and large, associated with the opportunities we have for moving lumber, either on a long-term basis or a spot basis.

In fact, our penetration of a market is dictated by the transportation opportunities we develop. Take this line southeast of Florida, and it gets squeezed or expanded, based on what other producing regions are doing to us, and one of these producing regions is to the northeast, which is eastern Canada. They produce about 5 billion feet of lumber, and by and large, they flow into the northeastern states with narrows, 2x4s and 2x6s. There is more market than they have production for, so in fact we tend to move in there. However, if you were to look at the charts I put in for eastern Canada—and again the quality is not the greatest—but you will see that they have tended to shift down to the south in the evolution from 1978 to 1983, and this, by and large, is a truck movement. They tend to capture the market, again because of the transportation logistics opportunities they have. They are moving further west. You will notice they are in Wisconsin, Minnesota. We currently move lumber into Chicago, which is a meat market for us, and it is, by and large, because of the transportation opportunities.

The conclusions I would draw for your attention here then, gentlemen, is that transportation really drives us into which markets we go to, and it is fundamental then to the position of B.C. that we have a cost-effective, competitive system in place.

Therefore, we support the *Freedom to Move* document. We support the efforts by the Government of Canada to encourage greater competition by repealing section 279, by expanding the inter-switching limit in all Canadian cities, and I think this is a fundamental piece of this whole program. You will notice the big holes in the population map. If you allow expanded inter-switching, then you, in fact, increase the competition in the major centres that have some economies in their infrastructure

[Traduction]

sont pas de la meilleure qualité. Si nous devons tracer une ligne droite de Kamloops, en Colombie-Britannique, c'est à peu près 100 milles à l'ouest de Banff—jusqu'à la Floride, vous verriez . . .

Le président: S'agit-il du tableau numéro 2?

M. Norgren: Oui. Tracez une ligne droite jusqu'à la Floride. Cela montre la part du marché américain qu'occupe le bois de la Colombie-Britannique. Si vous regardez la ligne droite de Kamloops à la Floride, dans la partie quadrillée, le bois de la Colombie-Britannique représente de 30 à 60 p. 100 de la totalité des ventes dans ces États, en 1983. La partie pointillée représente la part du marché qu'occupe la Colombie-Britannique, c'est-à-dire 10 à 30 p. 100 du total des ventes. L'autre section quadrillée, mais dans l'autre sens, représente 5 à 10 p. 100 de la totalité des ventes. Vous voyez que notre part du marché dépend, en gros, des possibilités de transport qui permettent de faire sortir le bois de la Colombie-Britannique. Si vous compariez 1983 à 1981 et même à 1978, vous remarqueriez que le corridor se maintient avec le temps, mais qu'il flotte énormément, et que le flottement dépend des possibilités de transport du bois, à long terme ou de façon ponctuelle.

Autrement dit, notre pénétration d'un marché dépend des possibilités de transport. Si vous regardez la bande étroite au Sud-Est de la Floride, vous constaterez qu'elle se comprime ou qu'elle s'élargit, selon l'effet que peuvent avoir les autres régions productrices, dont l'une est justement l'Est du Canada. Ces autres régions productrices fournissent à peu près 5 milliards de pieds de bois, qui pénètrent en général les États du Nord-est sous forme de planches étroites de deux pouces sur quatre ou sur six pouces. Comme la production n'est pas suffisante pour ces marchés, nous tentons à les pénétrer. Cependant, si vous vous reportez aux cartes de l'Est du Canada—et je répète qu'elles ne sont de très bonne qualité—vous constatez que le marché a eu tendance à descendre vers le Sud de 1978 à 1983, en raison du transport par camion, en grande partie. Certains marchés sont capturés, tout simplement à cause d'une question de logistique, c'est-à-dire des possibilités de transport qu'ils offrent. Ils se déplacent encore vers l'Ouest. Vous remarquerez qu'ils ont atteint le Wisconsin et le Minnesota. Nous transportons actuellement du bois à Chicago, qui est justement un marché en or pour nous à cause de ses possibilités de transport.

J'aimerais conclure, messieurs, en soulignant que ce sont les moyens de transport qui dictent le choix de nos marchés, et c'est justement pourquoi il est essentiel pour la Colombie-Britannique que nous ayons un réseau rentable et compétitif.

Voilà pourquoi nous souscrivons au document «Aller sans entraves». Nous souscrivons aux efforts déployés par le gouvernement du Canada pour encourager la concurrence en abrogeant l'article 279, en élargissant les limites des manoeuvres inter-services pour toutes les villes canadiennes, ce qui constitue un élément fondamental du programme. Vous aurez remarqué les grands vides sur la carte démographique. En permettant plus de manoeuvres inter-services, cela revient à augmenter la concurrence dans les grands centres dont

[Text]

to manufacture goods. I think that is a very important piece of that whole action.

We also believe that permitting confidential contracts is an integral element in the freedom to move. We also believe that protecting the captive shipper should be undertaken by replacing section 278 with a new section which would allow the captive shipper to have a quoted rate to the nearest competitive point.

We would also encourage the alteration of the appeal process of section 23, which would allow small shippers a low-cost grievance procedure and also allow final offer arbitration.

Gentlemen, we are here today to say to you that we support you in your efforts in terms of the freedom to move, because if we do not have competitive rates, our market will shrink back into Canada or B.C., and there is too much capacity around to live in that market. That is all I have to say.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Norgren. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I would like to thank Mr. Norgren for his presentation and, in particular, for the schematics he brought along, because it is very helpful to be able to see, visually, what we are talking about, in terms of market penetration across the country. I would make one observation that was not contained in your summary, and that is in looking at the schemata of Canadian market without density, I see that Newfoundlanders are not dense at all, because we never made the map.

• 1355

Because your position resembles a great deal the position put forward by COFI, I want to ask you, first of all, whether or not you share the concern—and I do not know quite where your plants are located, whether they are at the end of the line in some cases or not—about the necessity of developing of some kind of third party appeal mechanism in the case of possible predatory pricing arrangements. Secondly, you talked about captive shippers, but more specifically, whether or not it is necessary to have mandatory joint-line rates contained in whatever legislation would flow out of this deliberation and those of the Minister and his people in the new year.

Mr. Norgren: I think the third party arbitration . . . I cannot believe you can cover it; you cannot protect everything. I think we want to be involved in commercial transactions and those transactions tend to be private no matter what kind of business we do. It would be my view that it is not possible to cover it.

Mr. Tobin: Are you saying it is not possible or not desirable?

Mr. Norgren: I cannot imagine that you can maintain confidential contracts and have a third-party appeal, quite frankly. You lose the confidentiality and that may be the price you want to pay for accomplishing something else. I do not think you can do it.

[Translation]

l'économie et l'infra-structure permettent de fabriquer des produits. C'est un des éléments de base de cette orientation.

Nous sommes d'avis également que la possibilité d'avoir des contrats confidentiels est une partie intégrante de la liberté de mouvement. En outre, on pourrait mieux protéger les expéditeurs captifs en remplaçant l'article 278 par un nouvel article qui permettrait à ces expéditeurs d'obtenir un tarif coté jusqu'au centre de concurrence le plus proche.

Nous vous encourageons également à modifier le processus d'appel de l'article 23, ce qui permettrait aux petits expéditeurs de présenter des griefs à moindre coût et leur permettrait d'avoir accès à l'arbitrage des propositions finales.

Messieurs, nous vous appuyons sans réserve dans vos efforts déployés en vue d'instaurer la déréglementation, parce que faute de tarif concurrentiel, notre marché se rétrécira et se limitera au Canada ou à la Colombie-Britannique, alors que les autres marchés continentaux s'offrent à nous. C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Norgren. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je remercie M. Norgren de son exposé et, en particulier, des tableaux qu'il a jugé bon d'apporter et qui nous ont grandement aidé à saisir, la pénétration des marchés au Canada. J'ai une petite observation à faire—et vous n'en avez pas parlé dans votre résumé—au sujet des marchés canadiens sans densité: je remarque que les Terre-Neuviens ne semblent pas avoir de densité, puisqu'ils n'apparaissent même pas sur la carte.

Étant donné que votre position se rapproche énormément de celle du «COFI», je voudrais savoir si vous partagez l'opinion de ce groupe—je ne sais pas exactement où sont situées vos usines, si elle sont en bout de ligne ou non—au sujet de la nécessité d'élaborer un mécanisme d'appel quelconque pour les tierces parties, dans l'éventualité où des prix déloyaux auraient été fixés. Vous avez ensuite parlé des expéditeurs captifs; de façon plus précise, pensez-vous que le projet de loi qui résultera de nos discussions et des réflexions du ministre et de ses collaborateurs, au début de l'année prochaine, devrait inclure les tarifs obligatoires pour usage commun?

M. Norgren: En ce qui concerne l'arbitrage pour les tierces parties . . . je ne pense pas qu'il soit possible d'en tenir compte ni de vous protéger dans toutes les éventualités. Nous voulons participer aux transactions commerciales, mais ces dernières sont en général privées, quel que soit votre secteur d'activités. Je ne crois pas qu'il soit possible d'en tenir compte.

M. Tobin: Ce n'est pas possible ou ce n'est pas souhaitable?

M. Norgren: Je ne puis imaginer qu'il soit possible d'avoir des contrats confidentiels, tout en permettant des procédures d'appel de la part d'une tierce partie, à vrai dire. Vous en perdriez l'aspect confidentiel, et c'est peut-être le prix que vous devrez payer pour accomplir autre chose. Je ne pense pas que cela soit possible.

[Texte]

Mr. Tobin: A minimum rate, in your judgment, looks after that sort of . . . or should there be minimum rates?

Mr. Norgren: We have six plants and are captive on four points with respect to Canadian railways. We would like to believe that a piece of legislation which would 'allow for minimum rates from captive points to competitive points' would be a useful piece of legislation to deal with for us to go before the CN and CP on working rates.

Mr. Tobin: I would like to ask you as well, sir, about the mandatory joint-line rates proposal. As pointed out by COFI a few minutes ago, the railways are very much opposed to mandatory joint-line rates. I would say they are making their strongest to this committee and to the Minister and his officials that, in fact, that proposal be eliminated. COFI has indicated that their support of deregulation is predicated on that and one or two other proposals contained in the legislation. Do you share that view?

Mr. Norgren: Yes.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Dantzer: I, too, would like to congratulate you on these maps.

I understand that you are supporting the deregulation in the belief that the rates will become more competitive.

Mr. Norgren: We feel there would be an opportunity for us to work more closely with the railways on rate-making.

Mr. Dantzer: How would your map, chart 2, change the flow to the United States? It seems to have pretty good penetration in here. Would that change at all, expand or . . . ?

Mr. Norgren: I would think that you would probably see us go back into the area south of the Lakehead. We would probably get back into Chicago. Although the Canadian railways are tending to back out of Texas because they lose the cars for such a long period, you might see a broader penetration down in that area on a specific contract basis. It would change the map but, by and large, that little corridor is the area that the south does not take and Quebec and Ontario do not take. We kind of get squeezed. Even to stay alive in that corridor, we would probably need to have competitive rates.

Mr. Dantzer: Where do Weyerhaeuser plants in the United States exist on this then?

Mr. Norgren: Weyerhaeuser, which is the largest lumber producer in the world, has mills in Washington, Oregon and in the south . . . Arkansas.

Mr. Dantzer: So you are not competing with them?

Mr. Norgren: Yes, we are.

[Traduction]

M. Tobin: À votre avis, la fixation d'un tarif minimum réglerait-elle ce genre de . . . devrait-on fixer en effet des tarifs minimaux?

M. Norgren: Nous, nous possédons six usines, et nous sommes des expéditeurs captifs des chemins de fer canadiens dans quatre cas. Nous aimons à croire qu'un projet de loi qui permettrait la fixation de tarifs minimaux dans les centres captifs et vers les centres de concurrence nous aiderait dans nos négociations sur la fixation des tarifs avec le CN et le CP.

M. Tobin: Je voudrais revenir sur la proposition des tarifs obligatoires pour usage commun des voies. Comme l'a souligné le COFI il y a à peine quelques minutes, les chemins de fer s'y opposent fermement. Il faut de leur mieux pour convaincre le Comité, le ministre et ses collaborateurs, d'éliminer cette proposition. Le COFI, par contre, a précisé qu'il appuyait nos efforts de déréglementation, dans la mesure où cette proposition, ainsi qu'une ou deux autres, se retrouvaient incorporées dans une loi. Partagez-vous cette opinion?

M. Norgren: Oui.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

M. Dantzer: J'aimerais, moi aussi, féliciter les témoins d'avoir apporté ces cartes.

Si j'ai bien compris, vous appuyez les efforts de déréglementation dans la mesure où les tarifs deviennent plus concurrentiels.

M. Norgren: Nous estimons que cela devrait nous permettre de fixer plus facilement les tarifs, conjointement avec les chemins de fer.

M. Dantzer: Quelle incidence la carte no 2 pourrait-elle avoir sur le mouvement des produits vers les États-Unis? La pénétration semble très bonne. Est-ce qu'elle pourrait changer, être accentuée ou . . . ?

M. Norgren: Nous serions sans doute obligés de revenir à la région du sud de Lakehead. Nous reviendrions sans doute aussi à Chicago. Même si les chemins de fer canadiens cherchent à se retirer du Texas, parce qu'ils y perdent leurs wagons pendant longtemps, la pénétration pourrait quand même être plus poussée dans cette région-là, avec la possibilité de certains contrats bien précis. La carte changerait, mais en gros, ce petit corridor représente la région du marché non comblée par le Sud ni par le Québec et l'Ontario. Nous sommes en quelque sorte coincés. Pour survivre dans ce corridor, il nous faudrait sans doute avoir des tarifs concurrentiels.

M. Dantzer: Où sont situées les usines de la Weyerhaeuser aux États-Unis?

M. Norgren: La Weyerhaeuser, le plus grand producteur mondial de bois, a des scieries dans l'État de Washington, de l'Orégon et de l'Arkansas, dans le sud.

M. Dantzer: Leur faites-vous concurrence?

M. Norgren: En effet.

[Text]

Mr. Dantzer: Weyerhaeuser up here competes with the markets that Weyerhaeuser has in the States?

Mr. Norgren: Yes, that is right.

Mr. Dantzer: It is probably off the point but what is the feeling down there now with the B.C. lumber penetration? Is it still as strong as ever?

Mr. Norgren: I think Americans have a misconception of Canadian competitiveness. Spruce in Canada is the best wood product in the world. We have the most efficient plants in the world. We are the lowest cost in the world. Through those processes, in a competitive market, you should have the market. I think the southerners and even the western producers would like some relief. What they would like Canada to be is a swing market. That is, when the market is good we come in, and when the market is bad, we go out. Of course, that is not the way it works in an international trade agreement or in a competitive environment. The marginal producers become Oregon and Washington.

• 1400

Mr. Dantzer: I am glad to see some of these central Canadian politicians come in and hear you say that Canadians can be efficient and can compete in any market in the world if they have it available to them.

The Chairman: Thank you very much. I do not think Mr. Bunkers would necessarily agree with you. But we will not get into that. Thank you very much, Mr. Dantzer. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Let me start with the areas you were just dealing with. You indicated deregulation would allow you to move back into the areas south of the Lakehead and perhaps to Chicago. Would you be displacing anybody in terms of the supply of that market? And if so, who?

Mr. Norgren: Yes, we would probably be displacing some northern Ontario wood. We would probably also be displacing some southern yellow pine from the Arkansas area.

Mr. Angus: Do you have any guess as to the quantities?

Mr. Norgren: No. That would be a tough one.

The Chairman: If you could give us a guess on it.

Mr. Norgren: I am sorry. I could not . . .

The Chairman: Let us get back to the *Freedom to Move*.

Mr. Angus: That is the basis of the discussion, Mr. Chairman.

Mr. Norgren: I imagine southern yellow pine would probably get backed out first.

[Translation]

M. Dantzer: La Weyerhaeuser du Canada entre en concurrence avec la Weyerhaeuser des États-Unis, sur les mêmes marchés?

M. Norgren: C'est exact.

M. Dantzer: Cela n'a peut-être rien à voir avec le sujet, mais que pense-t-on aux États-Unis de la pénétration du bois de la Colombie-Britannique? L'opposition est-elle aussi féroce qu'auparavant?

M. Norgren: Les Américains ont une mauvaise idée de ce qu'est la concurrence de la part des Canadiens. L'épinette du Canada est le meilleur produit forestier du monde. Nos usines sont les plus efficaces du monde. Et nos coûts sont parmi les plus bas. Cela devrait nous permettre de posséder une grande part des marchés, dans une situation de concurrence. Je pense que les producteurs du Sud et de l'Ouest aimeraient bien bénéficier d'une aide, dans une certaine mesure. Ce qu'ils préféreraient, c'est que le marché canadien oscille. Ce qu'ils préféreraient, c'est que les producteurs canadiens pénètrent le marché si celui-ci est actif, mais qu'ils s'en retirent si celui-ci devient hésitant. Bien sûr, ce n'est pas ainsi que fonctionne un accord de commerce international, ni un milieu concurrentiel. Ce sont alors les États d'Orégon et de Washington qui deviennent des producteurs marginaux.

M. Dantzer: Je suis heureux de savoir que certains politiciens du centre du Canada peuvent vous entendre dire que les producteurs canadiens peuvent être efficaces et peuvent concurrencer n'importe qui sur les marchés mondiaux, du moment qu'ils sont capables de les pénétrer.

Le président: Merci beaucoup. M. Bunkers ne sera pas nécessairement d'accord avec vous. Mais peu importe. Merci beaucoup, monsieur Dantzer. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je continue dans la même veine. Vous avez dit que la déréglementation vous permettrait de revenir au sud, de Lakehead, et peut-être à Chicago. Si vous approvisionnez ce marché, est-ce que vous en chasseriez un autre producteur? Dans l'affirmative, lequel?

M. Norgren: En effet, nous nous substituons sans doute au bois du Nord de l'Ontario, et peut-être aussi, au pin tinier du Sud provenant de l'Arkansas.

M. Angus: Qu'est-ce que cela représente comme quantité de bois?

M. Norgren: C'est une question difficile.

Le président: Pouvez-vous donner un chiffre approximatif?

M. Norgren: Je m'excuse, mais je ne puis . . .

Le président: Dans ce cas, revenons à *Aller sans entraves*.

M. Angus: Mais c'est la base de toutes nos discussions, monsieur le président.

M. Norgren: Je pense que le pin tinier du Sud serait le premier à être déplacé.

[Texte]

Mr. Angus: How much of those shifting markets have you referred to in the drawings? I really am pleased to get this kind of information because I think it gives all of us a better understanding of where B.C. fits into the North American pattern.

Mr. Norgren: Sure.

Mr. Angus: How much have those markets shifted because of a shift in the traffic patterns of Canadian east-west carriers from going across Canada and then down, to going down and then across?

Mr. Norgren: Let me say this. B.C. producers move a lot of lumber straight east down into Windsor and Fort Erie and we have what we call reloads there. They are then taken off the rail and put on trucks and moved down into that market.

We have been able to capture a lot of market share down there because of that particular movement. These movements down the southeast by and large try to optimize the Canadian movement because ... Take CN for example. They recently altered a rate into Florida because of water competitiveness. They are doing some of the action. That is for sure.

We have increasingly found we had to go off to the U.S., the BN. Just to give you one example, we currently are moving lumber out of our Merritt mill, which is about 250 miles from here, trucking it down to Vancouver, putting it on the BN, and going into Chicago with it. It is about \$15 to \$20 cheaper that way than the Canadian routing over CP-Soo.

Mr. Angus: Is confidential rate-setting going to change that? Will there be a greater opportunity for you to use a Canadian line once again?

Mr. Norgren: Yes. CP, which has their own line, plus Milwaukee, plus Soo, together give a tremendous amount of leverage into the U.S. market.

Mr. Angus: I was thinking more in terms of greater travel within the political boundaries of Canada before it goes south. Will you get back to that situation if you have confidential rate setting?

Mr. Norgren: Let me say this. Right now, from our point of view the eastern Canadian movements are in jeopardy. For example, they are non-competitive into Ohio and Indiana through the reloads. If the Canadian carriers do not respond with a rate reduction, they are going to lose that traffic. Right now it is a threat.

With confidential contracts, we would run a contract with CPR or CNR into Windsor and that would probably keep us whole in the Indiana-Ohio market. Let me give you another illustration. We have what they call pegs vans come up from

[Traduction]

M. Angus: Est-ce que vos cartes montrent bien le déplacement de ces marchés? C'est de l'information extrêmement intéressante, puisque cela nous permet de beaucoup mieux comprendre la place de la Colombie-Britannique sur le marché nord-américain.

M. Norgren: Bien sûr.

M. Angus: À quel point ces marchés se sont-ils déplacés à cause d'un changement dans le mode de circulation des transporteurs canadiens d'Est en Ouest, qui, au lieu de traverser le Canada puis de descendre vers le Sud, choisissent plutôt de descendre vers le Sud d'abord pour traverser ensuite les États-Unis?

M. Norgren: Laissez-moi d'abord expliquer que les producteurs de Colombie-Britannique transportent beaucoup de bois directement vers l'Est, c'est-à-dire vers Windsor et Fort Erie, où nous faisons ce que nous appelons du rechargement. Autrement dit, nous déchargeons le bois des wagons de chemin de fer, pour les recharger sur des camions, et c'est à bord de ces camions qu'ils pénètrent le marché du Sud.

C'est ce qui nous a d'ailleurs permis de capturer une bonne part du marché du Sud. La circulation dans l'Est du continent, vers le Sud, permet en effet d'optimiser le trafic canadien en raison de ... Prenons le cas du CN. Cette compagnie a dû récemment modifier ses tarifs vers la Floride, à cause de la concurrence que lui faisaient bateaux. C'est évident que le CN fait sa part de négociations.

Nous avons constaté qu'il nous était nécessaire de plus en plus de pénétrer les États-Unis en ayant recours à la BN. Par exemple, nous transportons actuellement notre bois de notre usine de Merritt, à quelque 250 milles d'ici, par camion jusqu'à Vancouver, puis nous le chargeons sur les wagons de la BN, jusqu'à Chicago. Cela nous coûte de quinze à vingt dollars de moins que si nous traversons le Canada avec le CP, en passant par Soo.

M. Angus: Les tarifs confidentiels vont-ils changer la situation? Est-ce qu'ils vous permettront d'utiliser à nouveau les lignes canadiennes?

M. Norgren: Oui. La ligne du CP, avec l'embranchement de Milwaukee et celui de Soo, nous donne beaucoup de marge de manoeuvre pour pénétrer le marché américain.

M. Angus: Je pensais plutôt à une plus grande distance de parcours sur le territoire canadien, avant de descendre vers le Sud. La fixation des tarifs confidentiels devrait-elle vous permettre de rester dans les limites territoriales du Canada plus longtemps?

M. Norgren: Laissez-moi vous expliquer: l'heure qu'il est, et d'après nous, la circulation dans l'Est du Canada est menacée. Par exemple, les rechargements qui permettent d'aller vers l'Ohio et l'Indiana ne sont pas compétitifs. Si les transporteurs canadiens ne réagissent pas en réduisant à leur tour les tarifs, ils perdront ce trafic. C'est ce qui les menace, actuellement.

L'établissement de contrats confidentiels nous permettrait de conclure un contrat avec le CP ou avec le CN jusqu'à Windsor, et de nous diriger en bloc vers le marché de l'Indiana et de l'Ohio. Laissez-moi vous donner un autre exemple. Nous

[Text]

Spokane, going into our mill. We load them and send them back to Spokane. We are going into Indiana and Ohio for about \$10 less than we can come out of Windsor. For us it is a survival situation. That is what they are faced with if they are not allowed to compete.

Mr. Angus: How much of the wood that goes south from here and then by rail goes east moves on a subsidiary of CN or CP?

• 1405

Mr. Norgren: If it goes straight south, it would be on BN, which is not a subsidiary. If it goes southeast, on a subsidiary of CP, it will go as far as Kansas City or Chicago. If it is a subsidiary of CN, it will go as far as Chicago. They go in at . . . I forget the name. It is up in the Lake of the Woods area that they come into the U.S.

Mr. Taylor: Mr. Angus asked most of the questions I was concerned with, but what percentage of your wood would go south and then on American lines to the eastern part of the U.S.A.?

Mr. Norgren: It is, I would guess, very small; maybe at the most 10%.

We do not necessarily like doing this. We prefer to stay on the Canadian route. But we are faced with a very competitive market, and inevitably it leads us to that opportunity. But we have kept the CP and CN haul in our movements to date.

Mr. Taylor: Are you quite confident that with confidential rates you could continue to go east in Canada to the furthest possible point and then south and still be competitive with wood from Ontario and Quebec?

Mr. Norgren: Yes, I am. Part of our competition with Ontario and Quebec is in narrows. We have better places to go with our narrows, such as Texas. So we are moving wides—2x8, 2x10, 2x12—to the east. Confidential contracts would keep us hauling into that area, yes.

Mr. Taylor: Do you see any difficulty in the captive companies along the line that could not get a confidential contract?

Mr. Norgren: Being captive is a real problem. As I say, we have two that are genuinely captive. By and large the rates for our captive points are about 10% to 15% higher than for our competitive points. I think if you embed in the legislation the opportunity to get to the nearest competitive point, that will force the railways to negotiate.

[Translation]

avons actuellement des fourgons de cheville qui parviennent à nos usines en provenance de Spokane. Nous les chargeons, puis les renvoyons à Spokane. Il nous coûte dix dollars de moins de les envoyer en Indiana et en Ohio qu'il nous en coûte de les faire parvenir de Windsor. C'est une question de survie, pour nous. Voilà ce qui nous menace, si nous n'avons pas le droit de concurrencer.

M. Angus: Quel pourcentage de votre bois qui se déplace d'abord vers le Sud, puis vers l'Est par chemin de fer, se déplace-t-il sur une filiale du CN ou du CP?

M. Norgren: Si on l'expédie directement vers le Sud le transport se ferait par BN, qui n'est pas une filiale. Si on l'expédie vers le Sud-Est, par une filiale de la CP, on l'enverra jusqu'à Kansas City ou Chicago. Si c'est une filiale du CN qui fait le transport, les marchandises iront jusqu'à Chicago. On traverse la frontière à . . . Je ne me souviens plus du nom. On pénètre les États-Unis dans la région du Lac des bois.

M. Taylor: M. Angus a posé la plupart de mes questions, mais quel pourcentage de votre bois serait expédié vers le Sud et puis vers l'Est des États-Unis sur des lignes américaines?

M. Norgren: J'imagine que le pourcentage serait très petit; peut-être 10 p. 100 au plus.

Nous n'aimons pas nécessairement emprunter les lignes américaines. Nous préférons rester sur les lignes canadiennes. Mais nous sommes aux prises avec un marché très concurrentiel, qui tôt ou tard nous force à retenir cette solution. Mais nous avons réussi à conserver les lignes CN et CP dans nos itinéraires jusqu'à maintenant.

M. Taylor: Êtes-vous à peu près certain que la tarification confidentielle vous permettrait de vous rendre le plus loin possible dans l'Est du Canada, et ensuite de vous diriger vers le Sud, tout en conservant intacte votre position concurrentielle à l'égard du bois provenant de l'Ontario et du Québec?

M. Norgren: Oui, je le suis. Le transport des coupes de bois étroites fait l'objet d'une partie de notre concurrence avec l'Ontario et le Québec. Il est plus profitable pour nous d'expédier ces coupes étroites ailleurs, comme par exemple au Texas. Nous expédions donc les coupes plus larges—2x8, 2x10, 2x12—vers l'Est. Les contrats confidentiels nous permettraient de continuer à acheminer de la marchandise vers cette région.

M. Taylor: Pensez-vous que cela poserait des problèmes aux sociétés captives, le long des lignes, qui ne pourraient obtenir de contrats confidentiels?

M. Norgren: Le problème des sociétés captives est bien réel. Comme je l'ai dit, nous en avons deux dont c'est bel et bien le cas. Pour celles-là, les taux sont généralement de 10 à 15 p. 100 plus élevés que pour le centre de concurrence le plus proche. Si vous teniez compte de cela dans la loi en y prévoyant une disposition qui donne à ces sociétés la possibilité d'expédier leurs marchandises jusqu'au point de concurrence le plus proche, cela forcerait les chemins de fer à négocier.

[Texte]

It is going to be complex. I do not know how you guys are going to do it . . .

Mr. Taylor: We do not either.

Mr. Norgren: —but I sure hope you have fun at it.

Mr. Taylor: I do not know about that word 'fun'.

Besides the rates, then, you must have a superior product over what Ontario or Quebec is sending to the States, because they have so much shorter a distance.

Mr. Norgren: Their costs are high. That is one thing.

Spruce is a very nice product. You are talking about competing with hemfir and southern yellow pine. Southern yellow pine is widely used. It is not as nice a product as spruce. No, I would say that spruce is one of the better wood products available in North America.

Mr. Belsher: In your chart 2, that is western Canadian product?

Mr. Norgren: Yes.

Mr. Belsher: In the largest density, in the 30%-to-60% range, would that be on Canadian cars, or would a large portion of that be trucked down and moving on the American systems?

Mr. Norgren: No. Let us put it this way. I would guess any movements in Washington, Idaho, and Montana would be truck movements and the rest would be Canadian cars.

Mr. Belsher: All the way right through to Florida?

Mr. Norgren: Yes.

Mr. Belsher: You mentioned expanding the inter-switching limit in the Canadian cities. How wide an area are you thinking of?

Mr. Norgren: I would guess at least 15 to 20 miles.

Mr. Belsher: Do you think that would be sufficient?

Mr. Norgren: It might be worth it to go 25. Why not? The Canadian urban environment has changed a lot from 30 years ago. All the industries are now located on spurs in outlying areas. If you take a place like Winnipeg, I think you would have to go 15 to 20 miles to capture the small manufacturers in the outlying areas. As a matter of fact, you do not need the core any more. You could eliminate the core of a city as an inter-switching limit and capture some corridor around it.. But certainly I would think 15 would be a bare minimum.

Mr. Belsher: I am thinking about here in Vancouver, which is at one end; it is the water. How far east do you need to have

[Traduction]

La mise au point d'une telle mesure serait très compliquée. Je ne sais pas comment vous allez vous y prendre . . .

M. Taylor: Nous ne le savons pas non plus.

M. Norgren: . . . mais j'espère que vous allez vous amuser.

M. Taylor: Peut-être que «vous amuser» n'est pas précisément le terme qui convient.

Mise à part la question des taux, donc, vous devez avoir un produit qui est supérieur à celui qu'expédie l'Ontario ou le Québec aux États-Unis, parce que les distances d'expédition sont beaucoup plus courtes pour ceux qui expédient à partir de ces deux provinces.

M. Norgren: Mais leurs coûts sont élevés. Il faut tenir compte de cela.

L'épinette est un produit excellent. Il nous faut faire concurrence à certaines espèces de sapins et de pins. L'usage du pin tinier est très répandu. L'épinette lui est supérieure. Je dirais même que c'est l'une des meilleures espèces que l'on puisse obtenir en Amérique du Nord.

M. Belsher: C'est un produit de l'Ouest canadien dont il est question dans votre deuxième tableau?

M. Norgren: C'est exact.

M. Belsher: Les produits qui se retrouvent dans la gamme de 30 p. 100 à 60 p. 100 dans vos tableaux sont-ils expédiés par wagons canadiens, ou sont-ils transportés par camion en grande partie et chargés sur des wagons américains par la suite?

M. Norgren: Non. Je dirais plutôt que les expéditions dans les États de Washington, d'Idaho et de Montana se font par camions et pour le reste, des wagons canadiens sont utilisés.

M. Belsher: Jusqu'en Floride?

M. Norgren: C'est cela.

M. Belsher: Vous avez aussi parlé d'étendre les limites des manoeuvres inter-services dans les villes canadiennes. À quelle distance songiez-vous?

M. Norgren: Je dirais qu'il faudrait repousser ces limites d'au moins 15 à 20 milles.

M. Belsher: Pensez-vous que cela serait suffisant?

M. Norgren: Ce serait peut-être même utile d'aller jusqu'à 25 milles. Pourquoi pas? L'environnement urbain a beaucoup évolué au Canada en 30 ans. Toutes les industries sont maintenant situées sur des embranchements dans les régions périphériques. Dans un endroit comme Winnipeg, je pense qu'il faudrait étendre la limite à 15 ou 20 milles pour rejoindre les petits fabricants dans les régions éloignées du centre. De fait, nous n'avons plus besoin d'aller dans les centres-ville. Vous pourriez éliminer le centre-ville pour ce qui est de la limite imposée aux manoeuvres inter-services, et rejoindre une partie de la région qui l'entoure . . . mais je pense qu'il faudrait repousser la limite à 15 milles, à tout le moins.

M. Belsher: Je pensais à Vancouver, qui est au bout du pays et à l'eau qui l'entoure. Jusqu'où dans l'Est devez-vous pouvoir

[Text]

the inter-switching in place? The 15 or 20 miles might be a trifle . . .

• 1410

Mr. Norgren: That is right. Vancouver basically is not a round world, is it? It is kind of a long, thin world. So you may have to go 20 to 30 miles on the Vancouver point. Take Calgary, which tends to be round; I would think 15 . . . Well, that might not do it either. Again, it is going to take your ingenuity on that one.

The Chairman: Should that interswitching extension be an ad hoc situation?

Mr. Norgren: That is right. I do not know what the rules would be, though.

Mr. Forrestall: Or the nearest point.

Mr. Norgren: The last manufacturer?

The Chairman: That is a very good question. That was the question I was going to ask. I am glad you asked it.

Mr. Belsher: I think that is all.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Belsher.

Thank you very much, Mr. Norgren, for your brief, and I compliment you also on those schematic charts.

Mr. Norgren: Do you get the free weekend in Gull Lake, Saskatchewan?

The Chairman: The man from Saskatchewan was not here when you were talking about Gull Lake. He is here, but we are not going to let him ask questions because he was late coming in. Thanks very, very much.

Mr. Norgren: Thank you.

The Chairman: The next witness on our agenda is Air British Columbia. Appearing for Air British Columbia is Mr. Harris, the President.

Mr. Iain J. Harris (President, Air British Columbia): Mr. Chairman, the purpose of our being here is to focus on the proposed transportation reform, with particular reference to and within the context of local service air carriers in Canada.

For those of you who do not know the first thing about Air B.C., we are probably the largest and fastest-growing commuter local service carrier in Canada. Our route structure encompasses 11 points in British Columbia and Seattle, Washington. We have additional routes planned for the balance of this year and next spring.

In terms of our relative size, right now we carry just over half a million passengers a year. That represents a growth of 90% in the first year of regulatory reform, 1984. It represents a further expansion of passengers carried of 30% in the coming year, and we expect to be able to continue and sustain a 30% growth rate in passengers for the next three years.

[Translation]

faire ces manoeuvres inter-services? Les 15 ou 20 milles ne suffiraient peut-être pas.

M. Norgren: Vous avez raison. La ville de Vancouver n'est pas ronde, n'est-ce pas? Elle est plutôt longue et étroite. Il faudrait peut-être donc étendre la limite de 20 à 30 milles dans la région de Vancouver. Mais si vous prenez Calgary, qui a une disposition plus circulaire: je dirais que 15 milles . . . Non, peut-être que cela ne suffirait pas non plus. Comme je le disais, vous allez devoir être très ingénieux pour régler ce problème.

Le président: Devrait-on étendre les limites des manoeuvres inter-services selon les circonstances de chaque cas d'espèce?

M. Norgren: C'est exact. Mais je ne sais pas quels critères vous pourriez utiliser.

M. Forrestall: Ou le point le plus proche.

M. Norgren: Le dernier fabricant?

Le président: C'est une excellente question. J'allais la poser. Je suis heureux que vous l'ayez posée.

M. Belsher: Je pense que c'est tout.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher.

Merci beaucoup, monsieur Norgren, de votre mémoire, et je désire aussi vous féliciter de ce tableau schématique.

M. Norgren: Allez-vous pouvoir passer le week-end à Gull Lake, en Saskatchewan?

Le président: Le témoin de la Saskatchewan n'était pas présent quand vous avez parlé de Gull Lake. Il est ici maintenant, mais nous n'allons pas lui permettre de poser des questions car il est arrivé en retard. Encore une fois, merci beaucoup.

M. Norgren: Je vous remercie.

Le président: Le témoin suivant à l'ordre du jour est la société *Air British Columbia*. M. Harris, président de cette société, représentera *Air British Columbia*.

M. Iain J. Harris (président, Air British Columbia): Monsieur le président, nous sommes ici pour discuter de la réforme prévue dans le secteur des transports, et surtout des conséquences de cette réforme sur les transporteurs aériens locaux du Canada.

Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent rien de la Société *Air B.C.*, nous sommes sans doute le plus gros des transporteurs locaux au Canada à offrir un service de navette, et celui dont l'expansion est la plus rapide. Nous desservons onze destinations en Colombie-Britannique, et à Seattle, dans l'État de Washington. Nous prévoyons ajouter d'autres parcours cette année et au printemps prochain.

Pour nous situer dans le contexte des autres transporteurs aériens, nous transportons un peu plus de 500 mille passagers par année. Cela représente une croissance de 90 p. 100 pendant la première année où l'on a imposé une réforme réglementaire, en 1984. Cela représente aussi, pour l'an prochain, une augmentation de 30 p. 100 du nombre de passagers, et nous pensons pouvoir maintenir ce rythme de

[Texte]

These types of growth rates and developments of air service from the point of view of local service carriers have only been made possible by the regulatory reform initiated by the former Minister, by the continuing lessening of regulation by the present Minister and by the proposed changes to legislation that we are here to talk about.

Our fleet consists of 11 Twin Otters, 4 DASH-7s and, soon, 4 DASH-8s.

• 1415

Again, we would suggest to you that we would not be investing in the equipment under the old regime that we are investing in under the present and proposed environment.

• 1420

That is a quick background on who we are. We enthusiastically support the thrust of the proposed legislation which comes in the form of the discussion paper *Freedom to Move*. We believe it to be a natural extension of the initiatives introduced in 1984, and we believe that the proposed legislation will remove some of the remaining obstacles to a complete deregulated environment. The end result: we echo the conclusions of the authors of the paper inasmuch as it will produce a more efficient and productive air transportation system in Canada.

I think, in order to understand where we are coming from as a local service carrier, you have in mind specifically the major deficiency we saw in the former environment, and there were lots of them. We are going to speak to one only; that is, just the difficulty of obtaining licences and forming an efficient network. I do not mean to suggest that there is only one. I just mean to speak to one.

The previous regulated systems have really retarded the development of local and regional carriers and the service they would have been able to provide. This was a result of several factors. In the first place, the application process was long and tedious, sometimes involving public hearings, and always involving interventions from affected carriers. When an application was successful, it almost inevitably came with restrictions on the type of aircraft that could be operated, on the frequency of service that could be provided, or came with mandatory stops en route. Thirdly, because of these restrictions, it all too often negated the plan the operator had to justify the investment and the effort in new routes. Consequently, even when an operator was successful in obtaining part of his licence with restrictions, the result was a licence that was far too restrictive to be economically viable.

Under these circumstances, existing and possible new entrant local carriers found it impossible to justify the

[Traduction]

croissance de 30 p. 100 par année au cours des trois prochaines années.

Ces taux de croissance et l'évolution rapide des services aériens offerts par les transporteurs locaux ont été rendus possibles par la réforme des règlements amorcés par le ministre précédent, par la déréglementation qui a été poursuivie par le ministre actuel, et par les modifications législatives prévues qui sont le sujet de notre rencontre.

Notre flotte est constituée de onze Twin Otters, de quatre DASH-7, et nous allons bientôt y ajouter quatre DASH-8.

Là encore, nous tenons à vous dire que nous n'aurions pas investi dans ce matériel lorsque l'industrie était réglementée, mais nous avons été encouragés à le faire par les mesures déjà prises et par celles qui sont prévues.

Voilà quelques renseignements sur notre société. Nous appuyons avec enthousiasme la portée des mesures législatives prévues qui sont énoncées dans le document *Aller sans entraves*. Ces mesures nous semblent être la suite logique des initiatives prises en 1984, et nous pensons que les mesures prévues vont éliminer certains obstacles qui s'opposent encore à la déréglementation complète de ce secteur. Bref, nous souscrivons aux conclusions des auteurs du document car nous croyons qu'il rendra possible un système de transport aérien plus efficace et plus productif au Canada.

Je pense que pour comprendre notre point de vue en tant que transporteur local, il faut avoir à l'esprit les problèmes majeurs que nous avions avant que ne commence la déréglementation, et ils étaient nombreux. Nous ne voulons en aborder qu'un seul: la difficulté d'obtenir des licences et de constituer un réseau efficace. Je ne veux pas vous donner l'impression qu'il n'y avait qu'une difficulté. Mais je limiterai mes remarques à ce seul problème.

Les systèmes réglementés qui ont précédé celui qui a cours aujourd'hui ont vraiment retardé le développement des transporteurs locaux et régionaux, et des services qu'ils auraient pu fournir. Plusieurs facteurs ont contribué à ce retard. Premièrement, la procédure de demande de permis était longue et pénible, et nécessitait parfois la tenue d'audiences publiques, où les transporteurs touchés venaient inévitablement faire intervention. Quand on arrivait à obtenir un permis, il était presque toujours assorti de restrictions quant au type d'avions qui pouvaient être utilisés, à la fréquence du service qu'on pouvait offrir, ou encore, les parcours prévus étaient ponctués d'arrêts obligatoires. Troisièmement, ces restrictions nuisaient souvent à la rentabilité du nouveau service qui avait du mal à justifier ses investissements et la mise au point de nouvelles routes. En conséquence, même quand un exploitant arrive à obtenir un permis partiel, assorti de restrictions diverses, le permis est beaucoup restrictif pour permettre un exploitation rentable.

Dans ces circonstances, les transporteurs locaux présents et à venir n'ont pu justifier l'investissement requis par les avions

[Text]

investment in modern commuter aircraft required to compete in a marketplace that demands state-of-the-art equipment.

Faced with the prospect of poor utilization of equipment because of the restrictions, when an operator wished to proceed with a service, the company was often forced to invest in the cheapest equipment available, which often equated to small and uncompetitive equipment. The overall result has been that local-service carriers have developed far less in their potential because of the regulatory shackles. Now, unshackled, local-service carriers have become a growth industry, and now Air B.C., like other carriers across Canada, can justify investments in modern commuter equipment to provide more efficient and improved services on various short-haul routes.

Again I repeat that we are substantially upgrading our fleet. We have had dramatic passenger growth in the last two years, and we expect it to continue. It is by far and away the biggest single positive impact on air service in Canada within the context of local service carriers, in our opinion.

Notwithstanding everything we have said, there are a few specific concerns we would like to speak to. There is no compelling reason for the decentralization of the proposed regulatory agency with western, central and eastern branches. While having some political appeal, such an agency has to deal with issues of a national scope rather than issues which are of a regional nature, at least from the point of view of air.

We do not want to speak for other forms of transportation but from the point of view of air; it is in our view a wasted effort, another layer and more dollars. We are talking about a regional carrier with regional interests where, if there are possible advantages, it would accrue to a regional as opposed to a national carrier. As a regional and local carrier, we are telling you that in our opinion, at least, it is ill advised—from the point of view of air.

While the discussion paper contemplates complete deregulation for all of Canada, there have been a number of bodies advocating continued regulation for so-called northern routes. Our company supports the Minister's proposal and is concerned that the vested interest groups advocating continued protection in the north will have a competitive advantage over other carriers and services in the balance of Canada. This possibility is very real. With protected routes in the north, certain carriers will be in a position to continue the system of cross-subsidizing routes and, thereby, have a competitive advantage in the southern sector.

Again, our position is consistent with the approach advocated in the discussion paper. However, if this approach is to be modified by having some part of Canada with protected routes, we would urge that this be restricted to a more limited

[Translation]

modernes utilisés pour les services de navette requis pour pouvoir faire concurrence dans un marché qui exige un équipement de pointe.

Comme les restrictions l'empêchaient de faire le meilleur usage possible de ce nouvel équipement, l'exploitant qui décidait d'offrir un service quand même était souvent forcé d'acheter l'équipement le moins coûteux sur le marché, ce qui se traduisait souvent par l'achat de petits avions ne permettant pas de faire concurrence aux services établis. Les règlements ont donc entravé le développement des transporteurs locaux qui n'ont pu atteindre leur potentiel. L'élimination de ces règlements a fait de ce secteur une industrie en pleine croissance, et maintenant Air BC, comme d'autres transporteurs dans tout le Canada, peut justifier l'achat d'appareils modernes pour fournir des services améliorés et plus efficaces sur diverses courtes distances.

Je le répète, nous renouvelons de fond en comble notre flotte. Le nombre de passagers que nous transportons a augmenté de façon remarquable au cours des deux dernières années, et nous sommes confiants que cette tendance se poursuivra. C'est de loin le facteur qui a le plus servi l'industrie aérienne, et en particulier les petites compagnies aériennes locales, à notre avis.

Cela dit, nous aimerions vous faire part des craintes qui sont les nôtres. Rien ne justifie la décentralisation de l'organisme de réglementation prévu à l'Ouest, au centre et à l'Est du pays. Bien que cette idée soit intéressante sur le plan politique, cet organisme devrait s'attaquer aux problèmes de portée nationale et non pas aux problèmes de nature purement régionale, du moins dans le contexte du service aérien.

Cette observation ne s'applique pas aux autres moyens de transport, mais uniquement aux services aériens; c'est à notre avis un gaspillage d'efforts, d'argent, qui représentera un autre palier bureaucratique. Nous nous intéressons au transporteur régional desservant une région particulière, et si avantages il y a, ils reviendront à ce transporteur régional et non pas à une entreprise nationale. En tant que transporteur régional et local, nous sommes d'avis que cette mesure serait peu sage, dans le contexte des services aériens toujours.

Même si le document officiel envisage une déréglementation intégrale pour tout le Canada, un certain nombre d'organismes ont demandé que les vols dans le Nord continuent d'être réglementés. Notre compagnie appuie la proposition du ministre et craint que les groupes qui ont des intérêts dans cette question et qui veulent que la protection continue dans le Nord, aient un avantage concurrentiel sur les autres transporteurs et services dans le reste du Canada. C'est une possibilité très réelle. Si les routes sont protégées dans le Nord, certains transporteurs seront en mesure de perpétuer le système d'interfinancement des routes et, donc, auront un avantage concurrentiel sur le secteur du Sud.

Là encore, notre position répond à la position définie dans le document de travail. Cependant, si cette attitude doit être modifiée, et que certaines parties du Canada avait des routes protégées, nous demandons instamment que cette protection

[Texte]

area, such as north of the Arctic Circle, and further limited to routes between two points within the protected zone.

Our concern, very simply, is that the cross-subsidization that exists in the marketplace, or at least it has existed, will continue and that those who have protected routes will have a competitive advantage over those who do not. We would like to see it eliminated. We understand the sensitivity of the issue and we think there is another way to handle it.

The proposed regulatory agency should be empowered, upon complaint, to review upward pricing policies only when there is a complaint and only when the route is served solely by one carrier. If we are going to believe that the competitive system works, let it work in areas that have competition. Where there is a single carrier and there is a complaint, then and only then should the regulatory agency intervene. The discussion paper suggests it could be in all cases.

Our most important suggestion is with respect to the powers the regulatory agency would have to review possible predatory pricing activities. There has been much discussion about the dominance which Air Canada exerts on the Canadian market, with most published stories suggesting that Air Canada flies approximately 60% of the revenue passenger miles and carries 50% of the people in Canada.

The discussion paper suggests that particular emphasis: 'will be devoted to ensuring that the transportation Crown corporations operate as good corporate citizens'. Our concern is that, unless it is embodied specifically with some rules and regulations, it would have as much meaning as the former 'public convenience and necessity', which nobody really knew what it meant. This is a truism and a motherhood statement that has to have some meaning. They are just empty words.

The suggestion here is that, by granting the regulatory agencies the powers to investigate possible predatory pricing activities, there will be an industry watchdog to prevent carriers from exerting unfair pricing practices to eliminate present or proposed competition. You have to understand in this business there is a lot of imbalance in the economic strength of the participants. You have to also understand that Air Canada is not the only dominant one. Many carriers are dominant within their marketplace and can exert undue influence. Air BC is an example.

I guess when you exercise it within the context of being more efficient and more competitive, without trying to put anyone out of business, I think you will agree there is a difference. As long as it is done within the spirit of competition so that one with a disadvantage in terms of economic strength cannot and does not use such strength to outlast new entrants, such a review agency is necessary.

If everybody started with the same rules, then I would not be too concerned. The agency's role would not be limited to

[Traduction]

soit limitée à un secteur plus restreint tel que le Nord du cercle arctique, et, de plus, seulement aux routes reliant deux points dans la zone protégée.

En fait nous craignons tout simplement que l'interfinancement qui existe sur le marché, ou du moins qui a existé jusqu'à présent, continue et que ceux qui ont des routes protégées aient un avantage concurrentiel sur ceux qui n'en ont pas. Nous aimerions que cela soit éliminé. Nous comprenons que cette question est très délicate et nous pensons qu'il y a une autre façon de la traiter.

L'organisme de réglementation proposé devrait avoir le pouvoir, s'il y a une plainte, de revoir les politiques tarifaires à la hausse seulement quand il y a une plainte et seulement quand la route est desservie uniquement par un transporteur. Si nous voulons croire que le système concurrentiel fonctionne, faisons-le fonctionner dans des secteurs où il y a de la concurrence. S'il y a un seul transporteur et qu'il y a une plainte, c'est seulement là qu'il devrait y avoir une intervention de l'organisme de réglementation. Le document de travail semble suggérer que cela pourrait être généralisé.

Notre recommandation s'adresse surtout aux pouvoirs de l'organisme de réglementation pour la révision des activités tarifaires déloyales. Il y a eu beaucoup de discussions sur la prépondérance qu'Air Canada exerce sur le marché canadien, et on a surtout insisté auprès du public sur le fait qu'Air Canada assure environ 60 p. 100 du millage-passagers qui rapporte et transporte 50 p. 100 des passagers au Canada.

Le document de travail semble recommander qu'on s'assure surtout que les sociétés de transport d'État se conduisent en bons citoyens. Nous craignons que, à moins de certaines règles et règlements à cet effet, cela aura à peu près autant de signification que «la commodité et l'intérêt publics» que nous avons jusqu'ici et dont personne ne savait le sens exact. C'est un truisme et une déclaration gratuite qui doivent avoir une certaine signification. Ce sont juste des mots vides de sens.

Il semble qu'en accordant aux organismes de réglementation le pouvoir d'étudier les activités tarifaires déloyales, il y aurait un chien de garde dans l'industrie qui empêcherait les transporteurs d'exercer des pratiques tarifaires inéquitables pour éliminer la concurrence actuelle ou anticipée. Vous devez comprendre que dans cette industrie, il y a un grand déséquilibre de moyens économiques parmi les participants. Vous devez également comprendre qu'Air Canada n'est pas le seul transporteur prépondérant. Plusieurs autres sont aussi importants dans leurs secteurs de marché et peuvent exercer une influence néfaste. Air BC en est un exemple.

Je présume que, si on exerce ce pouvoir pour améliorer l'efficacité et susciter la compétition, sans essayer de couper l'herbe sous les pieds à qui que ce soit, vous serez d'accord avec moi pour dire qu'il peut y avoir une différence. Tant que tout cela se fait dans un esprit compétitif de façon que personne ayant un désavantage, en termes de puissance économique, ne puisse utiliser cette puissance pour écraser les nouveaux arrivants, un organisme de révision de ce genre est nécessaire.

Si chacun commençait avec les mêmes règles, je ne serais pas inquiet. Le rôle de l'organisme ne serait pas limité à revoir

[Text]

reviewing the activities of Air Canada. There are many examples of markets in Canada which are dominated by a single carrier. When faced with a new entrant and with an advantage in economic strength, it is possible that the incumbent carrier will be tempted to abuse its position and exercise a predatory pricing policy against the entrant. In these instances, the role of the watchdog would be to examine a complaint by another carrier alleging such practice.

It is simply not sufficient to rely on existing combines legislation.

Just to quickly conclude our concerns, we do not think a notice should have to be given when exiting a market already served by another carrier. The discussion paper calls for 30 days, possibly, if service is provided by another carrier, and 60, if it is not. We do not see any reason why notices would have to be given, if another carrier is already serving the market.

• 1430

Finally, when it comes to international routes, we think the Minister should be the agency with the power to designate the carrier. It is a little bit muddled in the discussion paper; at one time it says it is the Minister's prerogative, and another time the review agency would be looked upon to select the carrier. We do not think there should be any confusion. It should be the Minister's choice.

Subject to the concerns above, we believe the new proposed air regulations will result in both risks and opportunities for air carriers within Canada. Speaking for Air B.C., we welcome the opportunities to improve air service while, at the same time, acknowledging that it will have to accept the risks of new entrants as a reasonable trade-off. From the passenger's point of view, there can be no question that the passenger will win through competitive and a more efficient air transportation system in Canada. Thank you for your attention.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Harris. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman.

I thank Mr. Harris for his presentation. I want to say to him that it is unfortunate he was not here earlier in the day when the Southern Air Transport Association appeared before this committee. It certainly would have made for a very interesting contrast in views to hear your unshackled, enthusiastic appreciation and support of the deregulation versus the concerns of the Southern Air Transport Association, based out of Alberta. They are in a different kind of business than you are; nevertheless, they had some real concerns.

First of all, it strikes me as rather strange—perhaps you will explain it for me—when in outlining your concerns you put up front this question of whether or not the proposed regulatory agency should be decentralized, with operations in western, central and eastern parts of the country. You say there is no compelling reason for it. We heard this morning from the Southern Air Transport Association group on the question of

[Translation]

les activités d'Air Canada. Il y a plusieurs exemples de marchés au Canada qui sont dominés par un seul transporteur. Quand il y a un nouveau arrivant et qu'il a un avantage en termes de puissance économique, il est possible que le transporteur en titre soit tenté d'abuser de sa position et d'exercer une politique tarifaire déloyale contre l'arrivant. Dans ce cas, le rôle du chien de garde serait d'examiner la plainte de l'autre transporteur sur ces pratiques.

Il n'est simplement pas suffisant de se reposer sur l'ensemble des législations actuelles.

Pour conclure rapidement nos sujets d'inquiétude, nous ne pensons pas qu'un préavis devrait être donné quand on quitte un marché qui est déjà desservi par un autre transporteur. Le document de travail demande 30 jours, si possible, si le service est fourni par un autre transporteur et 60 jours s'il ne l'est pas. Nous ne voyons aucune raison pour laquelle il faudrait donner un préavis si un autre transporteur dessert déjà le marché.

Enfin, quand on parle des routes internationales, nous pensons que le ministre devrait être l'organisme ayant le pouvoir de désigner le transporteur. La question est un peu confuse dans le document de travail; à un moment on y dit que c'est une prérogative du ministre, à un autre, que l'organisme de révision serait chargé de choisir le transporteur. Nous pensons qu'il ne devrait y avoir aucune confusion. Cela devrait être le choix du ministre.

En ce qui concerne le point ci-dessus, nous croyons que le nouveau Règlement de l'air proposé entraînera à la fois des risques et des possibilités pour les transporteurs aériens au Canada. À Air BC, nous accueillons ces possibilités d'améliorer le service aérien avec plaisir, tout en sachant, en même temps, qu'il faudra accepter le risque d'apporter de nouveaux arrivants en contre-partie. Du point de vue du passager, il n'y a aucun doute qu'il y gagnera, grâce à la concurrence, et qu'il y aura un système de transport aérien plus efficace au Canada. Merci de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harris. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie M. Harris pour son exposé. J'aimerais lui dire combien il est dommage qu'il n'ait pas été ici le jour où l'Association des transports aériens du Sud s'est présentée devant ce Comité. La divergence de vos points de vue aurait été très intéressante si l'on considère l'enthousiasme avec lequel vous appuyez la déréglementation par opposition aux réserves de l'Association des transports aériens du Sud qui a son siège en Alberta. Ils sont dans un secteur commercial très différent du vôtre; néanmoins, ils ont de réelles inquiétudes.

Tout d'abord, il me semble un peu étrange, et peut-être que vous pourrez me l'expliquer, que, quand vous exposez vos réserves, vous mettez de l'avant la question de savoir si oui ou non l'organisme de réglementation proposé devrait être décentralisé, avec des secteurs d'opération dans les régions de l'Ouest, du centre et de l'Est du pays. Vous dites qu'il n'y a aucune raison qui nous pousse à le faire. Nous avons entendu

[Texte]

regulation and inspections, for example. While there was a thorough and exhaustive process in certifying somebody to get into the business, once you were in you really received a visit once a year for a few hours. They basically looked at the paper work and they were off and running. The suggestion was made quite clearly that there was at least the potential, with very little difficulty, for serious abuse on the safety side.

What is the advantage of having the regulators two or three thousand miles away? Why would you not want western-, central- and eastern-based offices?

Mr. Harris: I think that you are confusing the role of the Department of Transport on the one hand with the regulatory agency on the other. The Department of Transport is responsible for all things related to safety, the issuance of operating certificates and checks. I am not suggesting for a minute that the Pacific region of Department of Transport or any other regional network of Department of Transport centralize; quite the contrary.

Mr. Tobin: But they are centralizing Transport Canada operations and defining...

Mr. Harris: From the point of view of responsibility. But it does not take the field work and the audit work and the checks from the region's responsibility. So I stand by what I say. You cannot confuse the imposition of requirements of Transport Canada on the one hand with the regulatory agency on the other.

Mr. Tobin: Okay. That is a fair comment, but it still does not answer for me why... Do you see some disservice in a regulatory agency having some regional offices?

Mr. Harris: Yes, absolutely.

Mr. Tobin: What would they be?

Mr. Harris: One more layer of bureaucracy, because they are going to be looking to Ottawa for decisions anyway. That has been our experience in the past. In this business, the policy direction and other things that are flowing out of this proposed regulatory agency are quite limited and should not be burdened by another layer of regulatory people on a regional basis.

Mr. Tobin: Air B.C. has experienced some pretty phenomenal growth in the last year, and you project pretty dramatic growth again in the year ahead in terms of the number of passengers you are carrying. Do you see some opportunities for your company to pick up routes that would be abandoned by, for example, jet carrier service in British Columbia that would allow you to go in and operate a more efficient smaller aircraft type of operation in the next few years?

[Traduction]

ce matin le groupe de l'Association des transports aériens du Sud sur la question des règlements et des inspections par exemple. Alors que le processus de certification d'un nouvel arrivant dans ce secteur d'activité était long et complexe, une fois accepté, vous ne receviez en réalité qu'une visite de quelques heures une fois par année. Les inspecteurs se contentaient essentiellement de regarder les livres et partaient presque immédiatement. On a suggéré très clairement qu'il y avait au moins une possibilité, sans chercher bien loin, de sérieux abus du côté de la sécurité.

Quel est l'avantage d'avoir des organismes de réglementation à deux ou trois mille kilomètres de distance? Pourquoi ne voulez-vous pas de bureaux basés dans l'Ouest, au centre et à l'Est?

M. Harris: Je pense que vous confondez le rôle du ministère des Transports, d'un côté, et celui de l'organisme de réglementation, de l'autre. Le ministère des Transports est responsable de toutes les questions rattachées à la sécurité, la délivrance de certificats d'exploitation et les contrôles. Je ne dis pas le moins du monde que la région du Pacifique du ministère des Transports ou tout autre réseau régional de ce ministère centralise, bien au contraire.

M. Tobin: Mais ils centralisent les opérations de Transports Canada et définissent...

M. Harris: Du point de vue de la responsabilité. Mais cela ne retire pas la responsabilité de la région en ce qui concerne le travail sur place, le travail de vérification et les contrôles. Aussi je soutiens ce que je dis. Vous ne pouvez pas confondre l'imposition des exigences de Transports Canada, d'un côté, et l'organisme de réglementation, de l'autre.

M. Tobin: D'accord. C'est une observation intéressante, mais elle ne répond pas à ma question... Voyez-vous des inconvénients du fait qu'un organisme de réglementation ait des bureaux régionaux?

M. Harris: Oui, tout à fait.

M. Tobin: Lesquels?

M. Harris: Un niveau supplémentaire de bureaucratie. Il faudra qu'il s'adresse à Ottawa pour les décisions, de toute façon. C'est l'expérience que nous avons eue dans le passé. Dans ce domaine, l'orientation des politiques et toutes les autres choses qui accompagnent l'organisme de réglementation proposée, seraient très limitées et ne devraient pas être surchargées par un autre niveau de réglementation sur une base régionale.

M. Tobin: Air B.C. a connu une croissance assez phénoménale au cours de l'année dernière, et vous prévoyez de nouveau une croissance assez importante pour l'année qui vient en termes de nombre de passagers transportés. Est-ce que vous voyez certaines possibilités pour votre compagnie de prendre des routes qui seraient abandonnées par, par exemple, un service d'avions à réaction en Colombie-Britannique, ce qui vous permettrait de vous introduire et d'exploiter un service de transport aérien avec des avions plus petits et plus efficaces au cours des quelques prochaines années?

[Text]

Mr. Harris: A lot of our growth has come from the fact that we have offered alternative service with more frequency, which is service that was previously provided by a jet.

• 1435

Mr. Tobin: Let me ask this question. Under the current licensing regime, the larger integrated national carriers that operate, let us say, low-volume centres—rural, remote, slightly remote centres—are cross-subsidizing to some extent their operations. In a deregulated environment it is really a user-pay kind of operation we are going to see. There is some speculation—suggested this morning by CP Air it is exaggerated—of reduced fare costs in the high-volume areas, the major corridors. But is there going to be a corresponding increase in fares in the low-volume corridors if we suddenly see an end of cross-subsidization?

Mr. Harris: Speaking from our vantage point, where we have provided additional service that was otherwise provided by a jet, our services are at the same rate or lower than the rates that the jet had previously provided, or provides, as the case may be. I can only tell you that where we have penetrated markets—add service to replace jets or supplement jets—we have done it at prices that are at least the same, if not less, than those charged by the jets.

Mr. Tobin: So if you are speculating ahead or looking ahead—and I imagine you have done some numbers crunching in the quiet of the office—what do you see in a deregulated environment? Do you see a stabilization of rate structures, an increase, a decrease, in the kinds of service you are providing in the areas to which you provide service?

Mr. Harris: In terms of a general statement about prices, we think the impact of this new policy will be reflected more in keeping prices lower than they otherwise would have been than an immediate windfall for consumers, because the price levels in Canada today compare very favourably with other parts of the world, very favourably indeed. As an example, we as a local service carrier do not get the same yields as a comparable local service carrier in the United States, today. Perhaps we get 75% of it.

Mr. Tobin: Just one final question, Mr. Chairman, for me. Mr. Harris, you do not seem as concerned as many other people are with this notion of service to the north and to remote regions. You suggest there is going to be an area that we designate a particular route between two points and we do it north of the Arctic circle. Why is that?

Mr. Harris: First of all, we agree with what has been proposed in the discussion paper, and that is not to abandon routes per se. But if service would otherwise be withdrawn

[Translation]

M. Harris: Une quantité importante de notre croissance provient du fait que nous avons offert un autre service plus fréquent, c'est-à-dire un service qui était auparavant fourni par des avions à réaction.

M. Tobin: J'aimerais vous poser une question. Dans le cadre du système de licence actuel, les plus gros transporteurs intégrés, à l'échelle nationale, peuvent exploiter, disons, des centres à faible volume—ruraux, isolés, ou éloignés—qui interfinancent, dans une certaine mesure, leurs opérations. Dans un contexte déréglementé il y a vraiment un système d'exploitation en fonction de l'usager payant comme nous allons le voir. Certains spéculent—et CP Air a laissé entendre ce matin que c'est exagéré—qu'il y aurait une réduction des tarifs de transport dans le secteur à grand volume, dans les corridors principaux. Mais va-t-il y avoir une augmentation correspondante des tarifs dans les corridors à bas volume si nous voyons tout d'un coup la fin de l'interfinancement?

M. Harris: Je peux parler d'un point de vue privilégié car nous avons fourni un service supplémentaire qui autrement aurait été fourni par un service d'avions à réaction. Nos tarifs sont égaux ou plus bas que ceux du service des avions à réaction d'autrefois, ou ce qui existe, selon le cas. Je peux seulement dire que, quand nous sommes entrés dans le marché—en ajoutant des services pour remplacer les avions à réaction ou pour s'y ajouter—nous l'avons fait à des tarifs qui étaient égaux, sinon moindres, que ceux demandés pour les avions à réaction.

M. Tobin: Donc, si vous envisagez l'avenir—et j'imagine vous avez dû pas mal réfléchir à tout cela dans votre bureau—que voyez-vous dans un système réglementé? Voyez-vous une stabilisation de la structure tarifaire, une augmentation, une diminution, des types de services que vous fournissez dans les secteurs que vous desservez?

M. Harris: En termes de position générale, en ce qui concerne les prix, nous pensons que l'impact de cette nouvelle politique se manifesterait davantage par des prix plus bas qu'ils auraient été autrement, que par une hausse immédiate pour les consommateurs, parce que les niveaux des prix au Canada se comparent aujourd'hui assez favorablement avec ceux des autres parties du monde, très favorablement même. Par exemple, comme transporteur local, nous n'avons pas le même rendement qu'un transporteur aérien local comparable aux États-Unis aujourd'hui. Nous n'avons peut-être que 75 p. 100 de ce qu'il obtient.

M. Tobin: Une dernière question, monsieur le président, en ce qui me concerne. Monsieur Harris, contrairement à beaucoup d'autres gens, vous ne semblez pas très inquiet de la question du service vers le Nord et vers les régions isolées. Vous semblez dire qu'il y aura un secteur désigné pour une route particulière entre deux points et que cela devrait être dans le cercle arctique. Pourquoi cela?

M. Harris: Tout d'abord, nous sommes d'accord avec ce qui a été proposé dans le document de travail: cela ne constitue pas un abandon des routes en soi. Mais si les services étaient d'une

[Texte]

because of the lack of ability to provide service, then direct competitive subsidies would be in place.

Mr. Tobin: A bidding process?

Mr. Harris: I gather from that it was a bidding process; yes.

Mr. Tobin: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I am intrigued with your submission, although I must tell you quite honestly and frankly that it is a bit like Mackenzie King—conscription if necessary, but not necessarily conscription; and you want regulation if necessary, but not necessarily regulation.

When you talk about removal of the remaining obstacles for the industry, including the requirement for the application process, which is both tedious and time-consuming, you are then telling this committee that you will have an ease of entry of carriers into market as opportunities arise and the exit as circumstances dictate; moreover, it will give operators freedom to price consistent with market requirements.

I have just gone through this experience in my city, in Regina. It is a limited-size market. Trans-Canada Airlines, Air Canada served it. In comes PWA. The Air Transport Committee said okay. Air Canada was required to give up two flights a day out of both Regina and Saskatoon. In comes a third outfit. The depression hits. The third outfit, CP Air, came in, great fanfare, full-page ads, and then left in the dark, in the middle of the night, when things got a little tough. They were not prepared to take the bad with the good. All they wanted to do was come in and cream the gravy off the top. Are you telling me that you are prepared to put up with that? You build up a route, establish a market, you have faithful customers, loyal employees—and somebody can come in and out whenever the hell he likes, and take away from what you have developed as a market and as a business and as a service?

• 1440

Mr. Harris: The simplest way I can answer your question is that it seems as though all that happened under the regulatory environment.

Mr. Benjamin: So deregulation started it!

Mr. Harris: No, not at all. Not at all.

Mr. Benjamin: The air industry—damned right it was!

Mr. Harris: Not at all. So I do not know how you can draw a comparison to what happened under a regulated environment and draw a worse case from it under a deregulated environment. You have told me that under regulations, there were entrants and there were carriers of entrant and carriers of exit markets. I am telling you it will continue in the future as well, with all the implications for the people who have built up the route to stay honest and be competitive.

[Traduction]

autre façon retirés à cause de l'impossibilité de les fournir, des subventions concurrentielles directes seraient alors en place.

M. Tobin: Un processus de soumission?

M. Harris: D'après ce que je peux comprendre, c'était un processus de soumission; oui.

M. Tobin: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Je m'étonne de votre soumission, bien que je doive dire en toute franchise que cela rappelle ce que disait Mackenzie King—conscription si nécessaire, mais pas nécessairement conscription; et vous voulez la réglementation si nécessaire, mais pas nécessairement la réglementation.

Quand vous parlez de l'élimination des obstacles restants pour l'industrie, y compris la nécessité d'un processus de demande, qui est à la fois difficile et long, vous déclarez au comité que les transporteurs auraient une certaine facilité d'entrée dans le marché à mesure que les occasions se présentent et d'en sortir si les circonstances le dictent; de plus, cela donnerait aux exploitants une certaine liberté de prix qui répondrait aux conditions du marché.

Je viens juste de passer par là dans ma ville, à Regina. C'est un marché de grandeur limitée. Trans-Canada Airlines, c'est Air Canada qui desservait. PWA arrive. Le Comité sur le transport aérien s'est déclaré d'accord. Air Canada a dû abandonner deux vols par jour partant tous deux de Regina et Saskatoon. Une troisième compagnie se présente. La dépression se fait sentir. La troisième compagnie, CP Air, est arrivée en fanfare, avec de grandes pages de publicité, et est partie sans rien dire, au milieu de la nuit, quand les choses sont devenues difficiles. Tout ce qu'ils voulaient c'était venir et prendre seulement la crème. Est-ce que vous me dites que vous êtes prêt à affronter cela? Vous établissez une route, vous développez un marché, vous avez des clients fidèles, des employés loyaux—et quelqu'un peut venir et partir quand ça lui plaît en emportant ce que vous avez construit, le marché, le commerce et le service?

M. Harris: La façon la plus simple dont je peux répondre à votre question est qu'il semble que cela se soit produit dans le cadre du système de réglementation.

M. Benjamin: Mais la déréglementation l'a amorcé!

M. Harris: Non, pas du tout. Pas du tout.

M. Benjamin: L'industrie du transport aérien... certainement!

M. Harris: Non, pas du tout. Je ne sais pas comment vous pouvez faire une comparaison avec ce qui s'est passé dans un système réglementé et en faire un cas encore pire dans le système déréglementé. Vous m'avez dit que dans le système réglementé il y avait des marchés pour les transporteurs entrants et pour les transporteurs sortants. Je vous dis que cela continuera dans le futur de la même façon, avec tout ce que

[Text]

Mr. Benjamin: Yes. Okay. That is nice to hear. That has not been the experience, because deregulation started several years ago in this country in the air industry when the regulatory body, under the change of policy of a national government, six, seven years ago said there must be more competition . . .

Mr. Harris: All right. Are you familiar with what we have done in coastal B.C.?

Mr. Benjamin: I would like to know.

Mr. Harris: All right.

Mr. Benjamin: You picked up some spots that PWA gave up, did you not?

Mr. Harris: Well, we have established service along the coast that has been long required, simply because we operate the equipment over the short-haul lengths of the routes previously operated by jets that had to have a lift of 115 people at a crack. You cannot get 115 people out of Campbell River at a point and day to make it worthwhile—out of Comox, out of Victoria, out of Port Hardy.

All of these things we fought for through the previous system, saying: Please, may we provide service? Answer: Well, yes you may, but you cannot fly more than once a day and during the time which you have to fly, you have to stop somewhere else en route. Nobody could have confidence in the type of traffic or the levels of traffic it would generate to justify the investment and the equipment to do it, with those restrictions. It was a self-defeating prophesy.

Mr. Benjamin: Where does your company maintain its infrastructure and do you go anywhere into remote northern areas of British Columbia, or into the Arctic at all?

Mr. Harris: No, we do not.

Mr. Benjamin: Well, you seem willing to advise people where you do not operate on what they should be doing. We had a firm called Bradley Air Services, which operates from Ottawa north right up to . . .

Mr. Harris: Yes, I know them.

Mr. Benjamin: —about 15, 16 locations in the Arctic and they have maintained their infrastructure in the Arctic. It costs them \$10,000 a month to heat a hangar.

Mr. Harris: Yes.

Mr. Benjamin: Under what you are suggesting about exit and entry, anybody can come in there in the peak season, cream off charter flights, tourists, cargoes and so forth and then in the middle of the winter just not show up. Now, what does that do . . . ? The Bradley Air Services people told us if we allow that, it leaves them with no other option but to fold up their infrastructure in the north and move south. Do you think that is a good idea?

[Translation]

cela peut entraîner, pour les gens qui ont créé des routes, pour rester honnêtes et concurrentiels.

M. Benjamin: Oui. D'accord. C'est facile à dire. Mais cela n'a pas été le cas en pratique, parce que la réglementation a commencé il y a plusieurs années dans ce pays dans le cadre de l'industrie du transport aérien, alors que l'organisme de réglementation, suite au changement de politique du gouvernement national, il y a six ou sept ans, disait qu'il devrait y avoir plus de compétition . . .

M. Harris: D'accord. Êtes-vous au courant de ce que nous avons fait sur la côte de la Colombie-Britannique?

M. Benjamin: J'aimerais le savoir.

M. Harris: D'accord.

M. Benjamin: Vous avez récupéré certains points que PWA avait abandonnés, n'est-ce pas?

M. Harris: Eh bien, nous avons établi un service le long de la côte qui était nécessaire depuis longtemps, simplement parce que nous exploitons de l'équipement pour les routes à petite distance qui autrefois étaient exploitées par des avions à réaction, qui devaient transporter 115 personnes à la fois. Vous ne pouvez pas avoir 115 personnes à Campbell River en même temps un même jour pour que cela soit valable—à Comox, à Victoria ou Port Hardy.

Nous nous sommes battus pour toutes ces choses dans le système précédent, disant: s'il vous plaît, pouvons-nous fournir ce service? La réponse a été: Eh bien, oui d'accord, mais vous ne pouvez pas voler plus d'une fois par jour pendant la période pour laquelle vous êtes autorisé à voler, vous devez vous arrêter quelque part en route. Personne ne pouvait avoir confiance dans le type ou le volume de trafic que cela générerait pour justifier l'investissement et l'équipement nécessaires, pour se lancer dans ces conditions. C'était une attitude défaitiste.

M. Benjamin: Où votre compagnie a-t-elle son infrastructure et allez-vous dans les régions isolées du Nord de la Colombie-Britannique ou dans l'Arctique?

M. Harris: Non, nous ne le faisons pas.

M. Benjamin: Bien, vous semblez être prêt à conseiller aux gens d'aller dans les endroits où vous n'offrez pas de service. Nous avons une firme qui s'appelle Bradley Air Services qui fonctionne à partir du Nord d'Ottawa jusqu'à . . .

M. Harris: Oui, je la connais.

M. Benjamin: . . . environ 15, 16 endroits dans l'Arctique et elle garde son infrastructure dans l'Arctique. Cela lui coûte 10,000\$ par mois pour chauffer un hangar.

M. Harris: Oui.

M. Benjamin: Selon ce que vous dites quand vous parlez de sortie et d'entrée, n'importe qui peut venir là pendant la haute saison, ramasser les vols d'affrètement, les touristes, les cargaisons, etc., et au milieu de l'hiver, simplement disparaître. Maintenant qu'est-ce que cela fait? Les gens de Bradley Air Services nous ont dit que si nous permettons cela, ils n'auront pas d'autre choix, si ce n'est de remballer leur matériel au

[Texte]

Mr. Harris: Well, I think Bradley . . . It is a good idea if it is more efficient for him to do that.

Mr. Benjamin: Oh. They were the ones who provided the service to those people up there—some other guys come in, take the gravy off the top and run away and hide when things are bad?

Mr. Harris: It is an appealing argument, I guess; but you know the fact of the matter is that if it is busy in the Arctic, it is also busy elsewhere in Canada. It is not particularly common to be able to take engineers and mechanics and spares and fuel supplies and terminal building leases and everything else, and move them from Vancouver to Inuvik for the sake of a three-month flurry in the north. It does not work that way.

Mr. Benjamin: So it does not concern you at all that if some fly-by-nighter wants to come in with some leased second-hand aircraft and he is into his banker for a bundle and moves in on some of your little local routes and takes some . . .

Mr. Harris: We know it will happen, anyway. There will be people taking shots at us.

Mr. Benjamin: Yes. It does not bother you?

Mr. Harris: Well, we wish it would not happen, if you want me to be truthful about it. But if that is the price we have to pay to be able to develop our business where the opportunities lie, then we will welcome the opportunities notwithstanding the risks.

• 1445

Mr. Benjamin: Okay. I want also to say that I like what you said about the decentralizing of the regulatory body. I agree with you that all you do is add another level of bureaucracy located in each region. The problem has always been that the central regulatory body did not go out to the regions and hear from people like yourself. I think that is what we should be striving for. I agree with your submission in that regard.

Finally, when you say

The proposed regulatory agency should be empowered, upon complaint, to review upward pricing only when there is a complaint and only when the route is served solely by one carrier.

do you not leave it wide open to collusion as between individual carriers: I will stay out of your yard if you will stay out of mine? Do you have to wait for a complaint? Should there not be some public body with the priority of the public interest watching over all the operators, the goods and the bads?

Mr. Harris: Why does the same rule not apply to me if I am selling shoes and the guy down the street is also selling shoes? There is always the risk of collusion.

[Traduction]

Nord et de partir au Sud. Pensez-vous que c'est une bonne idée?

M. Harris: Eh bien, je pense que Bradley . . . C'est une bonne idée s'il est plus rentable pour eux de le faire.

M. Benjamin: Oh! C'est eux qui ont offert le service aux gens là-haut, d'autres gars arrivent, prennent la crème et s'en vont sans laisser de traces quand les choses tournent mal?

M. Harris: C'est un point de vue intéressant, j'imagine; mais vous savez qu'en réalité si l'Arctique est très occupé, c'est occupé également ailleurs au Canada. Il n'est pas particulièrement courant de pouvoir emmener des ingénieurs et des mécaniciens, des pièces de rechange et du carburant ainsi que des baux pour des bâtiments de terminus et tout le reste, pour partir de Vancouver à Inuvik simplement pour trois mois de haute saison dans le Nord. Ce n'est pas comme ça que ça marche.

M. Benjamin: Aussi, cela ne vous inquiète pas si un exploitant de second ordre veut venir avec un avion d'occasion loué et une énorme dette envers sa banque, pour récupérer certains de vos petits itinéraires locaux et prendre . . .

M. Harris: Nous savons que cela se produira de toute façon. Il y aura d'autres gens qui vont essayer de nous avoir.

M. Benjamin: Oui. Et cela ne vous ennuie pas?

M. Harris: Eh bien, nous préférerions que cela n'arrive pas, si vous voulez que je vous dise la vérité. Mais si c'est le prix qu'il nous faut payer pour pouvoir développer nos activités là où c'est possible, nous sommes prêts à l'accepter malgré les risques.

M. Benjamin: Bien. Je suis également tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites que la décentralisation de l'organisme de réglementation ne va faire qu'ajouter un autre palier bureaucratique dans chaque région. Jusqu'à présent, on a toujours reproché à un organisme de réglementation centralisé de ne pas tenir compte des problèmes des régions. Or, c'est là l'objectif que nous devrions poursuivre. Je suis donc d'accord avec vous à cet égard.

Enfin, vous dites:

L'organisme de réglementation proposé ne devrait être habilité à relever la structure tarifaire que sur réception d'une plainte et uniquement lorsque la liaison n'est assurée que par un seul transporteur.

N'y a-t-il pas ici risque de collusion entre deux transporteurs, chacun acceptant de ne pas marcher sur les plates-bandes de l'autre à condition que ce dernier en fasse autant. Faut-il attendre qu'une plainte soit déposée? Un organisme public ne devrait-il pas avoir pour priorité de veiller au respect de l'intérêt public par tous les exploitants, les bons et les mauvais?

M. Harris: Pourquoi ne suis-je pas assujéti aux mêmes règles que l'autre vendeur de chaussures? Il y a toujours un risque de collusion.

[Text]

Mr. Benjamin: But the shoe seller is not an essential public utility. There is always a bunch of those around. Transportation is something everybody has to use. It is sort of a natural monopoly, whether it is public or private. If your argument is logical then we should have competing highways and sewer systems and water systems and power lines, but if you were to suggest that, following your argument to its logical conclusion, then they would lock you up.

Mr. Harris: Yes, but . . .

Mr. Benjamin: Really, you are a public utility. You are there for a public service.

Mr. Harris: I think that is true when it comes to the national scope. It certainly is not as true for local service carriers who provide a local requirement on a local need.

Mr. Benjamin: Yes, but for goodness' sake do not try to compare grocery stores and shoe stores with an airline or public transportation. Whether it is privately or publicly owned is immaterial. Do not compare the two; they are not comparable.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Mr. Harris, in the regulations you mention that there still has to be a regulatory agency to check on various aspects. Do you feel it has to go beyond the safety aspect? Safety is something we do not want to give up, and I do not think anyone is suggesting that it be given up.

Mr. Harris: As I read the document, the regulatory agency will have absolutely nothing to do with safety. That is still within the domain of Transport Canada, where it has been and where it will continue to be.

Mr. Belsher: Right.

Mr. Harris: I think that should be untouched, and if that is decentralized then it should continue to be.

Mr. Belsher: Yes, that is exactly so. Nonetheless, I would still like to get your thoughts as to what you feel the replacement of the CTC would still have to be there for. What would be its replacement? How many teeth would it have?

Mr. Harris: I do not know how many people, but clearly you have a situation where carriers fly domestically, transborder and international but we are only deregulating part of that three-way puzzle. So regardless of what happens domestically there is still a regulatory environment for transborder and for international routes. So all of those things will have to stay in place if for no other reason than that.

For things beyond that, the weakest part of the new policy, as far as we can see, is a concern regarding what we talked about, which is potential predatory pricing, where somebody is exercising their influence in the marketplace by taking unfair advantage of their economic strength. That is the main area we have a concern about.

[Translation]

M. Benjamin: Peut-être, mais un vendeur de chaussures n'assure pas un service d'une utilité publique absolue. De toute façon, on a toujours le choix entre plusieurs marchands de chaussures. Pour ce qui est des transports, la question est tout à fait différente puisque tout le monde a besoin de se déplacer. Par conséquent, il s'agit d'une sorte de monopole naturel, qu'il s'agisse d'un monopole d'État ou d'un monopole privé. En appliquant votre raisonnement jusqu'au bout, on aurait des réseaux routiers, des systèmes d'égout, des systèmes d'adduction d'eau et des lignes électriques qui se feraient concurrence. Donc, si vous poussez votre argument jusqu'au bout, vous vous retrouveriez complètement bloqués.

M. Harris: Oui, mais . . .

M. Benjamin: Le service que vous assurez est vraiment un service d'utilité publique.

M. Harris: Cela est vrai des transporteurs nationaux, mais certainement pas des transporteurs locaux qui répondent à des besoins locaux.

M. Benjamin: Saprستي, il ne faut pas comparer des épiceries et des magasins de chaussures à une compagnie aérienne ou à une société de transport public. Peu importe qu'il s'agisse d'une société privée ou publique, on ne peut pas comparer les deux.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Monsieur Harris, vous estimez qu'il faudra toujours un organisme de réglementation pour vérifier certains aspects de tout ce secteur. Pensez-vous qu'il faille aller plus loin que l'aspect sécurité? Nous avons déjà dit que nous ne voulions pas faire de compromis à cet égard, et personne ne l'a suggéré d'ailleurs.

M. Harris: D'après le document, l'organisme de réglementation n'aura absolument aucune responsabilité en matière de sécurité, car cela relèvera toujours du ministère fédéral des Transports, comme par le passé.

M. Belsher: Exactement.

M. Harris: Il ne faut donc pas modifier cette responsabilité, même si l'organisme de réglementation est décentralisé.

M. Belsher: Exactement. Néanmoins, j'aimerais savoir par quoi, à votre avis, on devrait remplacer la CCT? Quels pouvoirs aurait ce nouvel organisme?

M. Harris: À l'heure actuelle, les transporteurs assurent des liaisons nationales, continentales et internationales; or, nous ne voulons déréglementer qu'une partie de ce triptyque. Donc, quoi qu'on fasse sur le plan national, il y aura toujours des règlements pour les liaisons continentales et internationales. Par conséquent, il faudra maintenir tous ces mécanismes, ne serait-ce que pour cette raison.

A part cela, ce qui nous paraît être le point faible de la nouvelle politique est le risque de pratique prédatrice, c'est-à-dire lorsque quelqu'un profite indûment de sa force économique pour exercer une influence sur le marché. Voilà ce qui nous préoccupe le plus.

[Texte]

• 1450

Mr. Belsher: Okay. In a deregulated environment, do you see growth in the feeder routes or really more growth in places not presently serviced by airlines?

Mr. Harris: We think there will be more growth in the feeder routes, and there will be some growth for services that have not previously been provided. If we are looking at where we are going to be in 12 months, 18 months from now, probably 20% of the points we will serve, which will be two, of the ones we are looking at, will be new points . . . out of ten.

Mr. Belsher: I see.

Mr. Harris: It is strongly biased to services that are already being provided. Therefore, you have the enhanced feeder-type concept, and there are, to a lesser extent, services planned for new points that do not have air service today.

Mr. Belsher: Which of the two airlines do you synchronize your own flights to Vancouver for?

Mr. Harris: CP Air.

Mr. Belsher: CP Air. Thank you very much.

Mr. Harris: If I could just clarify. We have a commercial agreement with CP Air, but it is not an exclusive agreement. We will feed passengers on every airline operating out of Vancouver, whether it is Air Canada, PWA, Lufthansa, British Airways. There is no exclusivity whatsoever. However, in answer to your question: Who do we try to synchronize our schedule to for the optimum advantage of connecting passengers? It would be CP Air.

Mr. Belsher: Okay. Thank you very much, Mr. Harris. There was no suggestion in that question, Mr. Harris, on that. I knew you had selected one of them that you tried to synchronize . . .

Mr. Harris: Yes.

Mr. Belsher: —but I was also interested to see what you were doing with the other points, from points that are not necessarily coming just to Vancouver. Your growth has been, I guess, equal. It is from both ways, not only as a [*Inaudible—Editor*] airline, but also between . . .

Mr. Harris: Local service, as well.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Harris, I go back to what one of the other members mentioned this morning with one of the witnesses. They were concerned about safety with deregulation. Coming from the region I represent, it is with smaller carriers.

Mr. Harris: Yes.

[Traduction]

M. Belsher: Bien. Pensez-vous que la déréglementation va entraîner l'expansion des lignes secondaires, ou, en tous cas, l'expansion des services dans les localités qui ne sont actuellement pas desservies par des compagnies aériennes?

M. Harris: Nous pensons que la déréglementation favorisera l'expansion des lignes secondaires et que des services seront assurés dans certaines localités, qui ne l'étaient pas jusqu'à présent. D'ici douze ou dix-huit mois, nous desservirons probablement 20 p. 100 de localités de plus, soit deux de plus par rapport aux dix que nous desservons actuellement.

M. Belsher: Je vois.

M. Harris: Cette prévision est cependant essentiellement basée sur les services qui sont déjà offerts. Par conséquent, il faut également tenir compte de l'expansion des lignes secondaires et, dans une moindre mesure, des services qui seront offerts dans de nouvelles localités.

M. Belsher: Avec laquelle des deux compagnies aériennes synchronisez-vous vos liaisons avec Vancouver?

M. Harris: Avec CP Air.

M. Belsher: Bien. Merci beaucoup.

M. Harris: Permettez-moi de vous donner une petite précision. Nous avons signé une entente commerciale avec CP Air, mais cette entente n'est pas exclusive. C'est ainsi que nous amenons des passagers pour n'importe quel vol à partir de Vancouver, qu'il s'agisse d'un vol d'Air Canada, de PWA, de la Lufthansa ou de *British Airways*. Nous n'avons donc pas de contrat d'exclusivité avec CP Air. Cependant, vous me demandez avec quelle compagnie nous essayons de synchroniser nos horaires, dans la mesure du possible, et je vous réponds, avec CP Air.

M. Belsher: Bien. Merci beaucoup, monsieur Harris. Ce n'était pas du tout une question-piège. Je savais que vous essayiez de synchroniser vos horaires avec ceux d'une compagnie, et je voulais tout simplement savoir avec laquelle.

M. Harris: Bien.

M. Belsher: . . . mais je voulais aussi savoir ce que vous faisiez pour les autres liaisons, et pas seulement pour Vancouver. Je pense que le taux de croissance est à peu près le même . . . Cela joue dans les deux sens et non seulement en tant que ligne aérienne [*Inaudible—Éditeur*], mais aussi dans le cas du . . .

M. Harris: Oui, le taux de croissance de nos liaisons locales et de nos liaisons jusqu'à Vancouver est à peu près le même.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Harris, j'aimerais revenir sur une question abordée par un autre député ce matin, avec l'un des témoins. Il s'agit du problème de la sécurité, dans le contexte de la déréglementation. La région que je représente est desservie par de petits transporteurs.

M. Harris: Oui.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): With deregulation... a small carrier, if he comes from eastern Quebec, Magdalen Islands, Newfoundland, the Maritime Provinces... if you come down to the day of the payroll, perhaps if you have \$5,000 payroll, and at the same time, you have to buy an extra prop for your airplane or what not, do you think there will be safety consequences?

The Chairman: Well, you can answer the question, but Mr. Gray, look, we are starting to get repetitive on this issue.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay.

The Chairman: There is not going to be any compromise in safety. The Minister says that, and his members are going to say that in our report. Therefore, we are just ploughing old ground that has already been furrowed.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The only thing I wanted to get on the record, Mr. Chairman, is that this morning, there was a question of safety involved...

Mr. Harris: I cannot tell you... if the guy has got \$5,000, whether he is going to put the pay... whether it is the overhaul place or the employee. I can tell you that this policy is absolutely neutral to what would have happened a year ago, whichever he would have done.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): What you are saying then is that the same thing could happen with regulation?

Mr. Harris: If it could have happened under a regulated environment, it may happen under a deregulated environment, but the deregulated environment is not the operative cause, if it were to happen.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Right. Exactly. Okay. Thank you.

You mention on page 6 of your brief that the regulatory agency should have the power to review possible predatory pricing activities.

Mr. Harris: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How do you throw to the perspective with the Combines Investigation Act we have? Where do you see the difference between the regulatory agency and the Combines Investigation Act?

• 1455

Mr. Harris: Personally I do not have a lot of faith in the Combines Investigation Act responding in a timely fashion. I have a prejudice against the amount of teeth the combines legislation has today for such activity. They may get around to it, but six years later when they find the person guilty it is a small consolation to a guy who went bankrupt six years ago. It just is not responsive. Its history has been not to be respondent in a timely fashion.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We talk about regions. When we talk about regions we are talking about the poorer people in this country.

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Prenons le cas d'un petit transporteur qui vient de l'Est du Québec, des Îles-de-la-Madeleine, de Terre-Neuve ou des provinces Maritimes... le jour de la paye, s'il a 5,000 dollars à verser en salaires et que, parallèlement, il doit acheter une hélice supplémentaire, que pensez-vous qu'il arrivera sur le plan de la sécurité?

Le président: Le témoin peut fort bien répondre à cette question, mais monsieur Gray, c'est un peu de la répétition.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Bien.

Le président: Il est bien évident que nous ne ferons aucun compromis en ce qui concerne la sécurité. Le ministre l'a affirmé, et les députés de son parti vont en faire autant dans notre rapport. Ce n'est donc pas la peine de ressasser constamment les mêmes choses.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Étant donné que ce matin, on a posé une question sur la sécurité, je voulais simplement, monsieur le président...

M. Harris: Je ne peux pas vous dire comment cet exploitant va utiliser cette somme de 5,000 dollars, s'il va verser les salaires qui sont dus ou s'il va acheter les pièces dont il a besoin. Je peux vous dire par contre que ce genre de problèmes se serait posé de façon tout à fait identique dans le contexte de l'ancienne politique.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Donc, déréglementation ou pas, ce problème risque de se poser?

M. Harris: Si ce genre de problèmes a pu se poser avec la réglementation, il peut fort bien se poser avec la déréglementation, mais la déréglementation n'en est certainement pas la cause.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Bien. Je suis tout à fait d'accord. Merci.

Vous dites à la page 6 de votre mémoire que l'organisme de réglementation devrait être habilité à contrôler toutes pratiques de tarification déloyale.

M. Harris: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): En quoi cet organisme se distinguera-t-il de celui qui est chargé d'administrer la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions?

M. Harris: Personnellement, je ne pense pas que la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions puisse permettre de prendre des mesures adéquates, immédiatement. Lorsqu'une personne est jugée coupable six ans plus tard, c'est une bien piètre consolation pour celui qui avait été acculé à la faillite six ans plus tôt. Cette loi ne permet donc pas de réagir immédiatement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Lorsque l'on parle des régions, on parle des habitants les moins fortunés de notre pays.

[Texte]

Mr. Harris: You are talking about whom?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The poorer people.

Mr. Harris: You do not think there are poor people in Vancouver?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, there are poor people all over the country but they are getting richer with the new government.

Mr. Harris: Somebody told me the Conservatives were on the right; have I made a mistake?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We are talking about western Canada, eastern Canada or the north. We have a real problem with deregulation. Do you think the people in the smaller centres of this country are going to be favoured, if you wish, with deregulation? Are we going to have more smaller carriers? Will we have a better service, which is the bottom line?

Mr. Harris: You should not equate better with large, you know. We operate smaller airplanes than have previously been operated in certain points. We are saying that is better. There is no magic to a jet. If it costs too much, if it does not provide enough frequency, get it out of there. It is that simple. I would suggest to you that there are probably some points getting jet service that should not, firstly because it is too expensive and secondly, because it is infrequent. It will improve if somebody matches the airplane with the route and all the economics of stage length and lift.

Mr. Taylor: It seems to me that your submission indicates in a small way what will happen in a big way when we get completely deregulated. Without the deregulation that is already taking place your firm would not be investing this money. Is that right?

Mr. Harris: That is absolutely right.

Mr. Taylor: Here we have a living example of what happens when we start removing some of the regulations. If you believe in regulations, you think somebody sitting in Ottawa can run your business better than you can. Is that not right?

Mr. Harris: That is a leading question. Yes.

Mr. Taylor: You have your licence from CTC and you are operating. The fact you are in there now should indicate . . . If you are giving fair service, good prices and treating the people properly, should it not be much more difficult under a deregulated system than under a regulated system, to meet competition?

Mr. Harris: Should it not be more difficult to . . .

Mr. Taylor: It would be more difficult for me to find the money to compete with you if you are giving the proper kind of service.

[Traduction]

M. Harris: Vous parlez de qui?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Des Canadiens les moins fortunés.

M. Harris: Vous ne croyez pas qu'il y en a aussi à Vancouver?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si, il y en a partout, mais ils s'en sortent beaucoup mieux avec le nouveau gouvernement.

M. Harris: Pourtant, on m'a toujours dit que les Conservateurs étaient de droite; c'est faux?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Lorsque l'on parle de régions, on parle de l'Ouest du Canada, de l'Est ou du Nord. La déréglementation risque de poser de graves problèmes. Pensez-vous que les habitants des petites villes vont être avantagés par la déréglementation? Le nombre de petits transporteurs va-t-il augmenter? Enfin, et surtout, le service sera-t-il meilleur?

M. Harris: Ce qui est grand n'est pas forcément mieux. Pour certaines liaisons, nous utilisons des appareils plus petits qu'avant, car nous pensons que c'est préférable. L'avion à réaction n'est pas une panacée. S'il coûte trop cher, s'il ne permet pas d'assurer des vols à une certaine fréquence, mieux vaut prendre un autre appareil. C'est aussi simple que cela. Il y a certainement des localités qui sont aujourd'hui desservies par des avions à réaction et qui ne devraient l'être, tout d'abord parce que cela revient trop cher et deuxièmement, parce que les vols ne sont pas assez fréquents. Le service ne s'améliorera que si l'on utilise l'appareil le mieux adapté à une liaison donnée.

M. Taylor: Votre mémoire nous donne une petite idée de ce qui va se passer, à l'échelle nationale, avec la déréglementation totale. S'il n'y avait pas de déréglementation en cours, votre société n'investirait pas tout cet argent, n'est-ce pas?

M. Harris: Exactement.

M. Taylor: Nous avons donc ici un exemple flagrant de ce qui va se passer lorsque nous commençons à supprimer certains règlements. Si vous êtes partisans de la réglementation, cela veut dire que vous êtes convaincus qu'un fonctionnaire à Ottawa peut gérer votre entreprise beaucoup mieux que vous. C'est bien cela?

M. Harris: Oui, mais où voulez-vous m'amener?

M. Taylor: Vous avez un permis d'exploitation délivré par la CCT. À partir du moment où vous assurez un bon service, à des tarifs raisonnables, et que vous traitez les gens correctement, la déréglementation ne devrait pas vous compliquer la tâche en ce qui concerne la concurrence?

M. Harris: Elle ne devrait pas nous compliquer la tâche . . .

M. Taylor: Si vous assurez un service adéquat, il me sera d'autant plus difficile de trouver l'argent nécessaire pour vous faire de la concurrence.

[Text]

Mr. Harris: Yes, that is true in part, but I think the ease of entry is there and there will be some people... There is something about this industry which I cannot really explain to you that goes beyond the pure economics of the business. There is a lot of emotionalism and spirit that is unique to the aviation business. There will be some people who will be foolhardy enough to look at all the numbers and still go in. That will happen.

The Chairman: Grant McConachi would be proof of that.

Mr. Harris: There is no guarantee that there are no fools out there.

Mr. Taylor: The point that bothers me is that when people argue for the status quo today, they argue that going before some board and having that board tell you what planes you can use and what route you have to take is good for the country.

Mr. Harris: I think the simplest way I have of understanding the old and new ways is within a very static type of environment looking at a route and looking at the circumstances of a route. The Air Transport Committee would look and say the incumbent carrier is going to be hard done by because of the encroachment in the marketplace of this new carrier; therefore we should let him in, but let him in in limited fashion.

• 1500

The presumption of a static environment is what is wrong. The reasoning is okay. But if the market is dynamic and if the incumbent carrier wants to fly to additional places... Because now he has freedom to move to other places as well, to redirect his resources where he can get a better return than he can in the market he is in. In a very static type of environment limited to that analysis, the policy had a lot of merit. It is not the real world. They can come, they can go, they can redeploy resources, let somebody in, fill the gap, and still have better service and more efficient service.

Mr. Taylor: One of the representations we have heard from a carrier who is operating in the Province of Alberta is that he fears somebody will come in and compete against him. My question is, if he is giving a good service and not charging the gravy, meat, and the potatoes, is he not going to be much better able to compete with someone who thinks he is just going to come in and take the gravy?

Mr. Harris: Probably he would be able to compete better.

Mr. Taylor: The other point that...

The Chairman: Your last question.

Mr. Taylor: Okay. I will stop there. I certainly like the definite example. This has happened; this is not theory.

[Translation]

M. Harris: C'est vrai en partie, mais la facilité d'accès de ce marché... Il y a quelque chose qui m'est difficile de vous expliquer, cela dépasse le simple raisonnement économique. Dans le secteur de l'aviation, il y a beaucoup d'enthousiasme, de passion, il y aura toujours des gens qui seront suffisamment téméraires pour se lancer dans ce genre d'activité alors que la demande ne le justifie pas. Voilà ce qui va se passer.

Le président: Grant McConachi en serait la preuve.

M. Harris: On ne peut jamais être sûr qu'il n'y aura pas de gens suffisamment fous pour le faire.

M. Taylor: Pourtant, les tenants du statu quo prétendent qu'il est bénéfique pour le pays d'obliger les exploitants à s'adresser à une commission et à respecter ces règlements quant aux avions qu'ils doivent utiliser, les liaisons qu'ils doivent assurer, etc.

M. Harris: Pour moi, la seule explication à ce genre d'attitude est un environnement très statique, où l'on tient compte d'une liaison donnée et des circonstances qui l'entourent. Le Comité des transports aériens tient compte de la situation du transporteur déjà établi sur le marché et anticipe les difficultés que lui causera l'arrivée sur le marché de ce nouveau transporteur; il décide par conséquent de le laisser s'établir sur le marché, mais en le soumettant à certaines contraintes.

Or, il est faux de partir du principe que l'environnement est statique. Ce raisonnement est tout à fait valable, mais le marché évolue constamment, et si le transporteur déjà établi veut augmenter le nombre de places... Dorénavant, il aura toute liberté pour desservir d'autres localités, pour redéployer ses ressources afin d'augmenter son rendement. Dans un environnement très statique, ce genre d'analyse accordait beaucoup de mérite à cette politique. Par contre, cela ne correspond pas du tout à la réalité. Les exploitants peuvent s'établir sur le marché, peuvent en partir, peuvent redéployer leurs ressources, venir combler un vide, et malgré tout, offrir un service meilleur et plus efficace.

M. Taylor: Un transporteur de l'Alberta nous a dit qu'il craignait que quelqu'un ne vienne lui faire concurrence sur son marché. Or, s'il assure un bon service et qu'il ne fait pas payer à ses passagers toutes sortes de supplément, n'est-il pas mieux placé pour faire face à la concurrence que celui-ci qui s'imaginerait tout simplement qu'il va pouvoir aller écrémer ce marché?

M. Harris: Je suppose que l'exploitant déjà établi sera mieux en mesure de faire face à cette concurrence.

M. Taylor: L'autre question...

Le président: Ce sera votre dernière.

M. Taylor: Bien. Dans ce cas, je m'en tiendrai là. L'exemple concret que vous nous avez donné me plaît beaucoup, car il montre que bien que ce n'est plus de la théorie mais bien la réalité.

[Texte]

The Chairman: Yes. Your first question was a good one. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Thanks. I am not so sure this will be a good one, Mr. Harris. I see a tremendous growth; you talk about tremendous growth in your company in the last year, and you are projecting a further growth this year. When you go into these regional markets and develop like you have, where are you getting all the staff to do this, the people to operate the ticketing and the baggage and that? Where are these people coming from?

Mr. Harris: Well, it varies. We have a unionized organization, so we bid most of the jobs for posting. In some instances, they will be accepted out of Vancouver. For example, we just opened up in Kamloops; some of the people in Victoria bid Kamloops, and then we would have to hire more people from Victoria. It depends on the circumstances, but by and large there is obviously a net increase in employment.

Mr. Clifford: But some of the single carriers—which I think really are national carriers, like probably CP and Air Canada—is their labour force any good to you? With your expanded growth, do you see a transfer from their labour force, their skilled labour force, coming onside with companies such as yours across Canada? Do you see that kind of transition happening?

Mr. Harris: Our experience lately has been that certainly the pool of labour that CP has in this marketplace seems to be drying up. They are doing a lot of call-backs right now. So wherever possible, we have been able to take advantage of the people who have had previous experience and laid-off status, but we find that we may be losing some of those lately.

Mr. Clifford: I have just a final one. Overall, as you look at this—and I realize this would just be a guess on your part—looking at the whole nation, would you say that in this deregulated environment we are going to see and hear from more people such as yourself, and therefore it is a net job creation exercise, deregulation of the airlines?

Mr. Harris: I do not think there is any doubt about it. I mean, it is a guess as to what extent, but it is certainly not a guess as to whether there would be a net increase in employment. I mean, just a very simple case is if you looked at Air Canada and you looked at CP... The people who have the most to gain are the smallest type of carriers and Air Canada and CP Air—CP Air perhaps to a greater extent than Air Canada—really have nowhere to go. I mean, Air Canada flies everywhere they want to fly right now domestically, more or less. So the growth is going to be in the smaller carriers and the business is relatively labour intensive. If we replace jets and put on smaller airplanes going more often, that means more pilots, more ticket attendants and more flight attendants and everything else. There will be a net increase in employment.

[Traduction]

Le président: Oui. Votre première question était tout à fait intéressante. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Merci. Je ne suis pas sûr que la mienne sera aussi intéressante, monsieur Harris. J'ai l'impression que la déréglementation va provoquer une expansion considérable des services. Vous avez dit que votre propre compagnie avait déjà enregistré un taux de croissance remarquable l'année dernière, et que cette tendance devrait se maintenir encore cette année. Lorsque vous essayez de vous établir sur les marchés régionaux, comme vous l'avez déjà fait, où allez-vous chercher tout le personnel nécessaire, notamment le personnel d'accueil, de manutention des bagages, etc.? D'où viennent-ils?

M. Harris: Cela varie. Nos employés sont syndiqués, et par conséquent, la plupart des postes qui se créent font l'objet d'avis de concours. Dans certains cas, certains employés de Vancouver se présentent pour des postes de l'extérieur. Par exemple, nous venons d'ouvrir un service à Kamloops, et certains employés de Victoria se sont portés candidats; dans ce cas, il nous faudra réembaucher des employés pour Victoria. Tout dépend donc des circonstances, mais de façon générale, ce genre de choses aboutit manifestement à une nette augmentation du nombre d'emplois.

M. Clifford: J'aimerais savoir si les effectifs des grandes compagnies nationales, comme le CP et Air Canada, sont pour vous une source de recrutement? Puisque vos services se développent, pensez-vous qu'il y aura un jour un transfert d'employés entre ces compagnies nationales et des compagnies comme la vôtre?

M. Harris: Nous avons récemment constaté que les effectifs du CP semblent diminuer. Apparemment, la direction rappelle beaucoup d'employés. Chaque fois que cela a été possible, nous avons essayé d'embaucher des employés qui avaient été mis à pied mais qui avaient donc l'expérience de ce secteur. Cependant, il se peut que ce phénomène se soit un peu stabilisé, récemment.

M. Clifford: Permettez-moi de vous poser une dernière question. Estimez-vous que, dans l'ensemble, la déréglementation va permettre à de plus en plus d'entreprises comme la vôtre de se développer, et, par conséquent, de créer des emplois?

M. Harris: À mon avis, cela ne fait aucun doute. Certes, il est difficile de prévoir exactement de prévoir quel sera ce taux d'expansion, mais il me paraît évident que le nombre d'emplois augmentera. Prenez l'exemple d'Air Canada et du CP... Ce sont les petits transporteurs qui ont le plus à gagner, car Air Canada et CP Air, et surtout CP Air, n'ont vraiment rien de plus à faire. Je veux dire par là qu'Air Canada peut pratiquement assurer toutes les liaisons qui l'intéressent, au niveau national. Par conséquent, ce sont les petits transporteurs qui vont se développer et ce sont eux surtout qui vont créer des emplois. En effet, si nous remplaçons les avions à réaction par de plus petits appareils qui assureront des liaisons plus fréquentes, cela signifie que nous engagerons plus de pilotes et que nous augmenterons notre personnel d'accueil, notre

[Text]

[Translation]

personnel navigant etc. Le nombre d'emplois va donc augmenter.

• 1505

Mr. Clifford: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Clifford. I just want to go back to one point that Mr. Gray mentioned, Mr. Harris. You do not like the history and/or the potential of the Combines Investigation Act and/or a new Competition Act about predatory pricing, and I can understand and perhaps share your concern about it moving in a meaningful way, so what do you suggest should be the agency and/or the mechanism for predatory pricing, if you believe it is a factor?

Mr. Harris: Well, we have not put a lot of time into the details. I wish I could be specific other than to point out that the one real concern we have is that one.

The Chairman: I see. Okay. Thank you very much.

Mr. Benjamin: Mr. Harris, I think what you are really telling us, then, is there has to be an agency, but it has to be able to operate quicker and more responsibly so there is not a long drawn out process like there is under the Combines Investigation Act.

Mr. Harris: Right.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you very much. Thank you very much, Mr. Harris, for your presentation from a very practical and experienced entrepreneur in the industry who, as Mr. Taylor says, is perhaps a test tube of what some might think is going to be the total deregulation picture . . .

Mr. Dantzer: Mr. Chairman, why do you not ask him about smoking?

The Chairman: No, no, I am not going to do that. With his type of planes, that is most likely going to be a very personal thing. Thank you very much.

We have now been at this six hours, colleagues, as we all know, so we are now going to call upon The Coal Association of Canada. I understand Mr. Marshall, its President, along with Mr. Farrell, the Chairman of its Transportation Committee, is ready to make a presentation. So, gentlemen, if you could come forward, we will proceed.

Mr. Marshall, welcome to the table. I think I am right that you have been sitting there . . . I thought Mr. Harris had been but I know a quite a few of you gentlemen have been sitting there for quite awhile.

We have your brief. Will you please introduce those with you at the table and give us an overview of your brief which is part of the record and which is going to be assessed and analysed, then we will start the questions.

M. Clifford: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Clifford. J'aimerais simplement revenir sur une question abordée par M. Gray. Vous avez dit que la Loi sur les coalitions ou même une nouvelle loi sur la concurrence n'était guère efficace en ce qui concerne les pratiques prédatrices, et je comprend pourquoi vous tenez à ce que des mesures adéquates puissent être prises dans ces cas-là. Si vous estimez que ce genre de pratique justifie une intervention, en confieriez-vous la responsabilité à l'organisme ou à un autre palier?

M. Harris: Nous n'avons pas étudié cette question en détail, et je regrette donc de ne pas pouvoir vous en dire plus.

Le président: Bien. Merci beaucoup.

M. Benjamin: Monsieur Harris, vous estimez donc que cet organisme est nécessaire, mais qu'il doit pouvoir intervenir plus rapidement et de façon plus responsable, afin que les délais ne soient pas aussi longs qu'avec la Loi sur les coalitions?

M. Harris: C'est exact.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci beaucoup. Je tiens à vous remercier, monsieur Harris, d'être venu nous faire un exposé très concret, qui illustre bien l'expérience d'un exploitant de ce secteur industriel. Comme l'a dit M. Taylor, votre expérience nous donne une bonne idée de ce qui va certainement se passer avec la déréglementation . . .

M. Dantzer: Monsieur le président, pourquoi ne lui parlez-vous pas du problème des fumeurs et des non-fumeurs?

Le président: Non, car avec le genre d'appareil qu'il utilise, c'est certainement un problème très personnel. Merci beaucoup.

Voilà six heures que nous sommes ici, chers collègues, et nous allons maintenant demander aux représentants de l'Association des charbonnages du Canada de venir s'asseoir à la table des témoins. Je crois savoir que M. Marshall, son président, et M. Farrell, président du Comité des transports de cette association, sont prêts à faire leur déclaration. Messieurs, nous allons commencer.

Monsieur Marshall, je vous souhaite la bienvenue parmi nous. Vous êtes ici depuis un certain temps . . . Je le croyais aussi en ce qui concerne M. Harris, mais je me trompais. Par contre, je sais que plusieurs d'entre vous sont là depuis un certain temps.

Nous avons votre mémoire entre les mains. Je vais d'abord vous demander de nous présenter ceux qui sont assis à vos côtés avant de nous donner un bref aperçu de votre mémoire qui va être consigné dans notre procès-verbal et qui sera analysé par notre personnel. Ensuite, nous passerons aux questions.

[Texte]

Mr. R.T. Marshall (President, The Coal Association of Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. We would like to thank you for the opportunity to appear today.

In introducing my colleagues, on my right is Dr. Giacomo Capobianco, President of Byron Creek Collieries and Chairman of the Board of Directors of The Coal Association of Canada. On my immediate left, Mr. Dave Farrell, Union Oil OBED Coal Company Limited, Chairman of the Transportation Committee of The Coal Association of Canada; on his left, Mr. Emile Dubois, a member of the Transportation Committee of The Coal Association of Canada, employed by Luscar Limited, another coal producer.

By way of opening, I would just like to make a few comments, Mr. Chairman. The Coal Association represents the coal industry in Canada. In 1984, we moved some 35 million tonnes of coal by rail, which represents about 17% of the total rail volume. We spent in excess of \$600 million in rail freight. Obviously, then, rail transportation is key to our industry.

• 1510

I would like to call upon Mr. Farrell, Chairman of the Transportation Committee, to present the overview of our submission.

Mr. D.I. Farrell (Chairman, Transportation Committee, Coal Association of Canada): The success of the Canadian coal industry in the world market has been achieved on the basis of a package consisting of price, quality of product, and reliability of supply. As Canada's coal mines are generally located 1,000 kilometres or more from the coast, the interdependence between our industry and the railways is indisputable. This point is underscored by the fact that coal traffic currently accounts for about 17% of the railways' freight movement. The success of the coal industry and of the railways is inextricably intertwined. Indeed, the efficiency and productivity of unit trains have made a major contribution to Canada's reputation as the world's most reliable supplier of coal.

Change to Canada's transportation legislation must, in our view, give due recognition in its statement of objectives to the effect that:

... an economic, efficient and adequate transportation system, making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost, is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being of Canada.

This statement is, of course, drawn directly from section 3 of the National Transportation Act of 1967.

[Traduction]

M. R.T. Marshall (président de l'Association des charbonnages du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous tenons tout d'abord à vous remercier de nous avoir invités aujourd'hui.

Je vais vous présenter ceux qui m'accompagnent. À ma droite se trouve M. Giacomo Capobianco, président de Byron Creek Collieries et président du Conseil d'administration de l'Association des charbonnages du Canada. À ma gauche se trouve M. Dave Farrell, de la société Union Oil OBED Coal Company Limited, président du Comité des transports de l'Association des charbonnages du Canada; à sa gauche se trouve M. Emile Dubois, membre du Comité des transports de l'Association des charbonnages du Canada, qui travaille chez Luscar Limited, autre producteur de charbon.

En guise d'introduction, je voudrais simplement faire quelques observations, monsieur le président. L'Association des charbonnages représente toute l'industrie des charbonnages du Canada. En 1984, nous avons fait expédier à peu près 35 millions de tonnes de charbon par voie ferrée, soit à peu près 17 p. 100 du volume de marchandises transportées par voie ferrée. Ce transport nous a coûté plus de 600 millions de dollars. Vous pouvez donc en conclure que les transports ferroviaires sont l'élément clé de notre secteur industriel.

Je demanderai à M. Farrell, président du Comité des transports, de vous faire un résumé de notre mémoire.

M. D.I. Farrell (président, Comité des transports, Coal Association of Canada): La réussite de l'industrie canadienne du charbon sur les marchés mondiaux s'explique par plusieurs facteurs, notamment le prix du produit, la qualité du produit et la fiabilité de l'approvisionnement. La plupart des mines de charbon du Canada étant situées à au moins mille kilomètres de la côte, l'on ne saurait contester l'interdépendance qui existe entre notre industrie et les chemins de fer. Le fait que le transport du charbon compte à l'heure actuelle pour environ 17 p. 100 du transport de marchandises assuré par les chemins de fer en témoigne clairement. La réussite de l'industrie charbonnière et celle des compagnies de chemins de fer sont intimement liées. En effet, l'efficacité et la productivité des trains-blocs ont beaucoup contribué à établir la réputation du Canada que les pays étrangers considèrent comme le fournisseur de charbon le plus fiable au monde.

Tout changement apporté à la législation en matière de transport au Canada devrait selon nous reconnaître que:

... un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles et au prix de revient global plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transports et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada.

Cette déclaration a bien sur été puisée directement dans l'article 3 de la Loi nationale sur les transports de 1967.

[Text]

Any other specific proposals for economic regulatory reform in the transportation sector must be examined in light of their impact on the coal industry's price, quality of product, and reliability of supply package. As coal mines have a life in excess of 15 to 20 years, we believe a long-term perspective on such a fundamental issue as rail transportation is called for. We then offer the following as our response to the document *Freedom to Move*.

At this time, the Coal Association would like to commend the government on its initiatives in the national transportation issue. The CAC would like to reiterate its position and philosophy about transportation legislation in general.

The Coal Association considers it imperative that any changes in transportation legislation or regulations be based on the fundamental notion of enhancing export trade. As Canada's major exports are commodities which are available from many sources around the world, the markets for these commodities are extremely competitive. Any factors which increase the costs or inhibit the free flow of Canadian exports will have a deleterious impact.

Rail transportation of many Canadian export commodities represents a major component of their total delivered cost. For example, rail transportation may approach 30% to 50% of the FOBT price of coal. 'FOBT' means 'free on board, trimmed' in the ship in Vancouver. Furthermore, there is a general belief within the industry that producers are paying too much for rail transportation and in effect are subsidizing other rail commodity movements.

The Coal Association's position on the proposed changes to transportation legislation as canvassed in the discussion paper *Freedom to Move* is governed by the following observations:

1. The economic and social well-being of Canada is stimulated by a healthy coal industry; an industry vitally dependent on an efficient railway system. The Canadian coal industry will this year contribute \$2 billion to Canada's gross national product; it employs 10,500 people directly and 40,000 indirectly; it is a major component of our domestic energy scene as well as being a significant export commodity. In short, in 1984 coal was Canada's most valuable mineral commodity and represented 17% of the goods moved by railways in Canada. Revenue to Canadian railways from coal shipments exceeds \$600 million per year.

2. The railways must be provided with adequate compensation, incentive to maintain a healthy and efficient operation, and freedom to operate without unnecessary regulation.

[Translation]

Toute proposition visant une réforme de la réglementation économique dans le secteur des transports devra être examinée en tenant compte de l'incidence qu'elle aurait sur le prix du charbon, sur la qualité du produit et sur la fiabilité de l'approvisionnement. Les mines de charbon pouvant en général être exploitées pendant 15 à 20 ans, nous pensons que pour une question aussi essentielle que le transport ferroviaire, il importe d'opter pour une perspective à long terme. Ce qui suit est donc notre réponse au rapport intitulé *Aller sans entraves*.

La *Coal Association of Canada* aimerait tout d'abord féliciter le gouvernement pour les initiatives qu'il a prises relativement au transport national. Nous aimerions par ailleurs profiter de l'occasion qui nous est donnée pour réexpliquer notre position et notre philosophie relativement à la législation en matière de transport en général.

La *Coal Association of Canada* estime qu'il est impératif que tout changement au niveau de la loi ou des règlements régissant le transport devrait s'appuyer sur le principe fondamental qu'est celui de l'amélioration des exportations canadiennes. Étant donné que les produits qu'exporte le Canada peuvent être obtenus auprès de nombreuses sources ailleurs dans le monde, les marchés pour ces marchandises sont extrêmement concurrentiels. C'est pourquoi tout facteur qui tendrait à augmenter les coûts ou à limiter le libre mouvement des marchandises canadiennes vouées à l'exportation aurait une incidence néfaste.

Le transport ferroviaire de nombreuses marchandises canadiennes d'exportation compte pour une part importante de leur coût total sur livraison. Par exemple, le transport ferroviaire représente de 30 à 50 p. 100 du prix franco à bord du charbon nettoyé. Il s'agit là du prix, F.A.B. sur le bateau à Vancouver. L'industrie dans son ensemble est d'ailleurs d'avis que les producteurs paient trop cher le transport ferroviaire et qu'ils subventionnent en fait le transport d'autres marchandises par voie ferrée.

La position de la *Coal Association* quant au changement législatif proposé dans le document intitulé *Aller sans entraves* est gouvernée par les observations suivantes:

1. Le bien-être économique et social du Canada est stimulé par une industrie charbonnière saine, par une industrie qui s'appuie très largement sur un système ferroviaire efficace. L'industrie charbonnière du Canada contribuera cette année deux milliards de dollars au produit national brut canadien. Elle emploie 10,500 personnes directement et 40,000 personnes indirectement. Elle est un élément important de la scène énergétique canadienne et elle produit une marchandise qui occupe une place importante dans nos exportations. Bref, en 1984, le charbon a été le plus important produit minier du pays, représentant 17 p. 100 des marchandises transportées par chemins de fer dans tout le Canada. Le transport du charbon vaut chaque année plus de 600 millions de dollars pour les Chemins de fer canadiens.

2. Les compagnies de chemins de fer doivent toucher une compensation adéquate, doivent être encouragées à maintenir un service satisfaisant et efficace et être libres de fonctionner sans être assujetties à un trop lourd fardeau réglementaire.

[Texte]

3. Coal shippers are captive to the railway mode and generally captive to an individual railway. There are only two coal mines currently in operation in Canada that are not dependent on one railway company. No viable alternative, intra-modal or inter-modal competition presently exists, nor is it likely to be created.

• 1515

4. The coal industry is prepared to pay its fair share of railway costs, and regulations must ensure that it pays no more than its fair share.

Given the above broad perspective, the specific comments of the CAC are presented below:

Transportation Policy Objective: The proposed wording changes are supported by the CAC. It is key to the members of the Coal Association of Canada that implementation of these rail mode policy objectives will be beneficial to the large captive bulk shippers, such as the Canadian coal producer.

Economic Regulation Issues: The Coal Association of Canada is in favour of any regulatory criterion that encourages innovation and initiatives to streamline operations. Adequate compensation for imposed public duties is strongly endorsed. Two of these that should be specifically addressed by the government are: one, CN's Newfoundland services; two, the adequacy of compensation for services provided to Via Rail. It is felt by the Coal Association of Canada that large captive bulk shippers are at least partially subsidizing these public duties. The Coal Association of Canada strongly supports the government's stated intention to discourage Crown transportation corporations from non-business like pricing. We are concerned that some commodities such as coal are subsidizing other commodities transported by the railways.

Air Transportation: We have no opinion.

Railway Freight: The principle of confidential contracts has been a central concept in the discussion paper. In a previous letter to the Ministry, and in the presentation of The Coal Association of Canada to the Canadian Transport Commission hearings, our position was against confidential contracts. Observations in the past six months lead to the conclusion that it is inevitable that confidential contracts will be permitted. The Coal Association of Canada accepts this inevitability only if captive shippers are truly protected by other parts of the Freedom to Move initiative.

Several coal producers currently have operating contracts accompanied by a traditional public tariff with the respective railway; however, the Coal Association of Canada is unsure of their future status under the new legislation; recommendations

[Traduction]

3. Les producteurs de charbon sont captifs du transport ferroviaire et ils sont en général captifs d'une compagnie ferroviaire en particulier. En effet, le Canada ne compte aujourd'hui que deux mines de charbon en exploitation qui ne dépendent pas d'une seule et unique compagnie de chemins de fer. Il n'existe en fait aucune solution de rechange viable, aucune concurrence intramodale ou intermodale, et l'on ne s'attend pas à ce que ce genre de choses soit mis en place.

4. L'industrie charbonnière est prête à payer sa juste part des coûts ferroviaires, et les règlements doivent être tels que cette industrie ne paie pas plus que sa juste part.

Dans le contexte de cette large perspective, voici les commentaires qu'aimerait vous soumettre la *Coal Association of Canada*:

Objectifs de la politique des transports: La *Coal Association of Canada* appuie les changements proposés au libellé. Les membres de la *Coal Association of Canada* sont d'avis que la réalisation de ces objectifs visant le transport ferroviaire profiteront aux importants expéditeurs en gros captifs, notamment les producteurs de charbon du Canada.

Questions de réglementation économique: La *Coal Association of Canada* est favorable à tout critère de réglementation qui encourage l'innovation et des initiatives visant la rationalisation des activités. Nous appuyons par ailleurs fermement les dispositions visant le versement d'une indemnité satisfaisante pour les services publics commandés. Deux dossiers sur lesquels le gouvernement devrait se pencher à cet égard sont celui des services du CN à Terre-Neuve et celui du niveau de compensation pour les services assurés par Via Rail. La *Coal Association of Canada* est d'avis que les importants expéditeurs en gros captifs subventionnent au moins partiellement ces services publics. L'Association appuie fermement l'intention du gouvernement de décourager les sociétés de transport de la Couronne d'opter pour des formules d'établissement des prix qui ne soient pas conformes aux pratiques suivies par le secteur privé. Que certaines marchandises comme le charbon subventionnent le transport ferroviaire d'autres marchandises nous préoccupe beaucoup.

Transport aérien: Nous n'avons aucune opinion là-dessus.

Transport ferroviaire des marchandises: Le principe des contrats confidentiels est un concept fondamental sur lequel repose le document de travail. Dans une lettre que nous avons envoyée au ministère et lors de notre comparution devant la Commission canadienne des transports, nous nous sommes dits opposés aux contrats confidentiels. Cependant, ce que nous avons observé au cours des six derniers mois nous a amenés à la conclusion que les contrats confidentiels seront inévitablement permis. L'Association acceptera cette fatalité si les expéditeurs captifs sont véritablement protégés par d'autres éléments du programme.

À l'heure actuelle, plusieurs producteurs de charbon ont des contrats d'exploitation accompagnés du tarif public traditionnel de la compagnie de chemins de fer concernée. L'Association se pose cependant un certain nombre de questions quant

[Text]

concerning this issue will be submitted at a future date under separate cover. The Coal Association of Canada is in favour of the proposal to repeal section 279 of the Railway Act and section 32.(2) of the Transportation Act, concerning common rates and agreed charges. The railways should however be allowed to negotiate inter-line joint-through rates as an exception. The Coal Association supports the proposals regarding the filing of confidential contracts; however specific and explicit measures must be taken to ensure they remain confidential.

The Coal Association of Canada welcomes the proposals concerning common carrier obligations and suggests that the obligations be brought together and officially defined in one section of the new legislation.

The Chairman: I wonder, Mr. Farrell... we are at page 6. You are reading this word for word. Perhaps you could give us just the bold italics, so that we could get to the questions. I have five people who want to start the questions right now, and perhaps six. We are going to read it. We have had the brief and the staff are reading it in detail. I do not want to be too presumptuous, but I think, frankly, in terms of our edification, questions and answers are going to be better than reading the brief.

Mr. Farrell: Okay.

The Chairman: That is what we are trying to stress.

Mr. Farrell: Okay.

The Chairman: You have highlighted in your brief the points that you believe in and other parts of that consist of an explanation to the point you believe in, so I would suggest that you sort of highlight it and we start the questioning fairly soon.

Mr. Farrell: Okay.

In considering section 278, which concerns the maximum rates, we think something should be done in the area of railway costing systems relative to the movement of bulk commodities. Another proposal concerns shippers captive to one railway line having access to the lines of competing rail carriers through a joint line rate. I suggest that it would apply to the large captive bulk shippers, regardless of the distance to the closest interchange. We also support the proposal of running rights and joint-track usage, provided that the proposal leads to real capital cost savings and proven operating efficiencies.

• 1520

We are also in favour of the minimum rate regulation proposal in section 276, so long as the railroad's financial

[Translation]

au statut qui leur reviendra en vertu de la nouvelle loi. Nous vous transmettrons sous peu des recommandations précises à ce propos. La *Coal Association of Canada* est par ailleurs favorable à la proposition visant la suppression de l'article 279 de la Loi sur les chemins de fer et du paragraphe 32.(2) de la Loi sur les transports, qui portent sur les tarifs communs et les taxes convenues. Les compagnies de chemins de fer devraient cependant pouvoir négocier des tarifs interlignes et des droits de passage. L'Association appuie les propositions concernant le dépôt des contrats confidentiels. Il conviendrait cependant de prévoir des mesures explicites permettant de garantir le maintien de leur caractère confidentiel.

La *Coal Association of Canada* applaudit les propositions concernant les obligations des transporteurs publics et nous proposerions que ces obligations soient officiellement définies dans un article de la nouvelle loi.

Le président: Excusez-moi, monsieur Farrell... nous en sommes à la page 6 de votre mémoire, que vous lisez intégralement. Vous pourriez peut-être tout simplement nous en donner les grandes lignes, afin que nous puissions passer aux questions. Cinq députés m'ont déjà fait savoir qu'ils sont prêts à poser des questions, et il y en aurait peut-être même six. Nous allons de toute façon lire le mémoire. Nous l'avons reçu et les membres du personnel l'examineront en détail. Je ne voudrais pas sembler présomptueux, mais je pense bien franchement que les questions et les réponses nous renseigneront davantage que la lecture du mémoire.

M. Farrell: Très bien.

Le président: C'est cela que je voulais souligner.

M. Farrell: Très bien.

Le président: Vous précisez dans votre mémoire avec quels aspects du rapport vous êtes d'accord, et vous donnez également certaines explications au sujet de votre prise de position. Je vous demanderai de nous en donner les grandes lignes afin que nous puissions passer assez vite aux questions.

M. Farrell: D'accord.

Pour ce qui est de l'article 278, qui porte sur la détermination des taux minimaux, nous pensons qu'il faudrait adapter les systèmes d'établissement des coûts ferroviaires au mouvement de marchandises en gros. Une autre proposition concerne la possibilité pour les expéditeurs captifs d'une ligne ferroviaire de bénéficier d'un accès aux lignes d'autres transporteurs concurrentiels, auquel cas ils paieraient un tarif spécial correspondant à l'utilisation d'une ligne mixte ou partagée. Je proposerais que cela s'applique à tous les importants expéditeurs en gros captifs, quelle que soit la distance qui les sépare du point de rencontre. Nous appuyons par ailleurs la proposition visant l'usage commun des voies ferrées et le partage des droits de passage, à condition bien sûr que l'adoption de cette proposition mène à des économies au niveau du coût en capital et à une amélioration démontrée de l'efficacité du réseau.

Nous sommes également favorables à la proposition visant la détermination des taux minimaux à l'article 276, à condition

[Texte]

position is not adversely affected. We support the *Freedom to Move* proposal on branchline abandonment, if the proposal will lead to greater railway efficiency. We have no opinion on extraprovincial trucking, marine transportation or commodity pipelines. We have no strong opinion on the replacement of the Canadian Transport Commission. We strongly support *Freedom to Move* proposals on mediation and on a modified section 23 of the National Transportation Act. We are also strongly in favour of final offer arbitration and we welcome this proposal as a means of resolving shipper-carrier disputes.

We also would like to offer the following general comments. It is extremely important to the financial health of the railways that cost deregulation and rate deregulation occur simultaneously. Cost deregulation can be used as a means of encouraging technological advance and a more efficient use of labour. It is also our belief that the cost savings realized by the railways should be passed on to the shippers.

• 1525

As you say, Mr. Chairman, we have it in more detail and I think the members of your committee have that detail in front of them. We would be pleased to answer any questions that they have.

The Chairman: I appreciate very much, Mr. Farrell, that you have taken a subtle suggestion of the Chair in expediting the monologue . . . Now we can begin questioning.

At the bottom of page 8 you get into a very interesting . . . This is a contentious issue, this dispute resolving mechanisms. For example, you have several concerns about that dispute mechanism and it might be interesting just to pinpoint those before I throw the meeting open to questions.

Mr. Farrell: All right. The CAC is also strongly in favour of final offer arbitration and welcomes this proposal as a means of resolving shipper-carrier disputes. There are, however, some points that still need to be resolved. For example, the proposal does not specify the procedures and rules which will govern the functioning of the new appeal mechanism, the accessibility of the appeal process—i.e., after serious commercial negotiations. It is unclear whether final offer arbitration could be used in negotiating a confidential contract. The CAC feels arbitration should be available as part of the negotiating process for confidential contracts.

[Traduction]

que cela n'ait pas d'incidences néfastes sur la situation financière des compagnies de chemins de fer. Nous appuyons également la prise de position adoptée dans le rapport *Aller sans entraves* relativement à l'abandon de lignes secondaires, à condition que cela débouche sur une amélioration de l'efficacité du réseau. Nous n'avons aucune opinion quant au camionnage extra-provincial, au transport maritime et aux pipe-lines non pétroliers. En ce qui concerne le remplacement de la Commission canadienne des transports, notre position est très ferme. Nous appuyons fermement les propositions énoncées dans le rapport concernant la médiation et la modification de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. Nous sommes également favorables à l'instauration d'un processus d'arbitrage des propositions finales pour régler les différents entre expéditeurs et transporteurs.

Nous avons encore quelques commentaires généraux à faire. Il est extrêmement important, dans l'intérêt du bien-être financier des compagnies de chemins de fer, que la déréglementation des coûts et celle des tarifs se produisent simultanément. La déréglementation des coûts pourrait être utilisée en vue d'appuyer le progrès technologique et de favoriser une utilisation plus efficace de la main-d'oeuvre. Nous croyons par ailleurs que les économies au niveau des coûts qui seront réalisés par les compagnies de chemins de fer devraient être transmises aux expéditeurs.

Comme vous l'avez dit, monsieur le président, nous expliquons tout cela plus en détail dans le mémoire, et je pense que tous les membres du Comité en ont reçu un exemplaire. Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes les questions qu'ils voudront bien nous poser.

Le président: Monsieur Farrell, je vous suis très reconnaissant d'avoir suivi ma subtile recommandation visant à accélérer l'exposé . . . Nous pourrions maintenant passer aux questions.

Au bas de la page 8, vous commencez une discussion très intéressante . . . Ce mécanisme de règlement des différends est une question très controversée. Vous dites êtes préoccupé par plusieurs aspects de ce mécanisme, et il serait peut-être bon que vous nous les expliquiez brièvement avant que nous ne passions aux questions.

M. Farrell: D'accord. La *Coal Association of Canada* appuie fermement l'idée d'instaurer un processus d'arbitrage des propositions finales pour régler les différends entre expéditeurs et transporteurs. Il reste encore un certain nombre de questions à régler. Par exemple, la proposition ne précise pas les procédures et les règles qui gouverneront le fonctionnement de ce nouveau mécanisme d'appel et les possibilités d'accès au processus d'appel . . . C'est-à-dire suite à des négociations commerciales sérieuses. Il n'est pas non plus clair si l'on pourra avoir recours à l'arbitrage des propositions finales lors de la négociation de contrats confidentiels. L'Association est cependant d'avis qu'il devrait être possible de recourir à l'arbitrage lors de la négociation de contrats confidentiels.

[Text]

Also of concern here, if confidential contracts form the majority of the shipper-carrier arrangements in a particular industry, then a large part of the current data base disappears. The Coal Association review of the proposal suggests that the arbitrators may well be employees of the new regulatory agency, although it is not necessary for the process to work. If there is a large group of arbitrators who are employees of the federal agency, then the government should seriously study and consider the benefits and failures of having a mechanism wherein these arbitrators see all confidential contract files within the agency. It is felt that background knowledge of these contracts will materially aid the quality of the arbitrator's decision. A shipper should not, however, be allowed to use the final offer arbitration process as a method of seeing the contents of a specific contract or contracts, nor should the arbitrator reveal the confidential content during this decision process.

The Chairman: Thanks very much.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, what seems to be the most difficult point for us to tackle is the confidential contract.

At the bottom of page 5 of your presentation you say that:

The CAC supports the proposals regarding the filing of confidential contracts. However, specific and explicit measures must be taken to ensure they remain confidential.

Then you go on to indicate in your presentation that these confidential contracts should be reviewed by an independent agency. Later on you say that in fact these contracts should be the subject of some filing somewhere, otherwise a large part of the current data base will disappear. Therefore, some of the people who will act as arbitrator should have the benefit of viewing these confidential contracts in order to enlighten their decisions.

So on the one hand, there is some disposition to support confidential contracts but, on the other hand, you see a lot of difficulties with it and you recommend a series of things.

Is it or is it not a good thing to have confidential contracts?

Mr. Farrell: With only about two exceptions, our industry was very much in favour of retaining rate transparency, in other words being against confidential contracts. Our position has evolved over the course of time, and we see in the legislation that confidential contracts are inevitable. Therefore, what we have suggested, and what you have mentioned is in our proposal, is the protections we would like such that there would still be some database available to someone.

[Translation]

Autre aspect de cette question qui nous préoccupe. Si les contrats confidentiels comptent pour la majorité des arrangements expéditeurs-transporteurs dans une industrie donnée, alors une part importante de la base de données disparaîtra. L'examen que nous avons fait de cette proposition nous a porté à croire que les arbitres pourraient fort bien être des employés du nouvel organisme de réglementation, bien que cela ne soit pas nécessaire pour que le bon fonctionnement du processus. Si les arbitres sont nombreux parmi les employés de cet organisme fédéral, alors le gouvernement devrait examiner de très près les avantages et les inconvénients qui seraient inhérents à ce mécanisme en vertu duquel les arbitres auraient accès à tous les dossiers dont disposerait l'organisme relativement à des contrats confidentiels. Il est certain d'une connaissance préalable de ces contrats permettra aux arbitres d'en arriver à de meilleures décisions. Il ne faudrait cependant pas qu'un expéditeur puisse utiliser le processus d'arbitrage des propositions finales pour se renseigner au sujet du contenu d'un ou de plusieurs contrats et il ne faudrait pas non plus que l'arbitre révèle le contenu confidentiel de ces contrats lorsqu'il rend ses décisions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, la question qui nous pose le plus de problèmes semble être celle des contrats confidentiels.

Vous dites au bas de la page 5 de votre mémoire, et je cite:

La Coal Association of Canada appuie les propositions concernant le dépôt des contrats confidentiels. Il conviendrait cependant de prendre des mesures explicites garantissant le caractère confidentiel de ces contrats.

Vous poursuivez en disant que ces contrats confidentiels devraient être examinés par un organisme indépendant. Et vous dites plus tard que ces contrats devraient être déposés quelque part, sans quoi une part importante de la base de données actuelles disparaîtra. Par conséquent, certains des arbitres devraient pouvoir examiner ces contrats confidentiels de façon à être en mesure de prendre des décisions opportunes.

D'une part, donc, vous semblez disposé à appuyer le principe des contrats confidentiels, mais d'autre part, vous y voyez un nombre important de difficultés et vous recommandez une série de mesures.

Est-ce ou non une bonne chose d'avoir des contrats confidentiels?

M. Farrell: À seulement une ou deux exceptions près, notre industrie était très favorable au maintien du principe de transparence des tarifs. Autrement dit, elle s'opposait aux contrats confidentiels. Notre position a évolué au fil du temps, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il sera impossible d'éviter qu'il y ait des contrats confidentiels. C'est pourquoi nous proposons l'adoption d'un certain nombre de mécanismes qui permettraient de conserver une certaine base de données.

[Texte]

[Traduction]

• 1530

Mr. Ouellet: What you are saying is interesting, because obviously as a group here, we will have to reflect on this. You are not the first association who are telling us that, basically, you have been sort of dragged in to accept the inevitability. You know, I think we have to reflect on this, and find out whether or not we will be embarking on a better system. I suspect that a lot of your people have been sort of convinced that, with these confidential contracts, they might get a better deal. On the other hand, a lot of the evidence that is presented to us indicates that, indeed, some might get a better deal, but a larger number might not get a better deal. Therefore, a transparent approach seems to be fairer to everyone. Do you have any comments to make in this regard?

The Chairman: Certainly, there is no question they are going to be inevitable, if there is no strong body of evidence to say, hey, stop here. There are some other bodies, including COFI of course, sort of with the same situation.

Mr. Farrell: There were only two industries, the Coal Association and the sulphur industry, that opposed confidential contracts. As we read everything that is happening, a large part of the transportation industry in Canada, or the transportation-using industries in Canada, are in favour of confidential contracts. Canadian Industrial Traffic League, and people like this, are very much in favour of it. Those industries that are really tied to the railroads are very nervous of confidential contracts and other things, simply because, if the two railroads get into price wars—and I think confidential contracts, generally speaking, imply some sort of price war deals—and there is a general erosion of their overall gross revenue, then we the captive shippers—those of us who do not really have a real quick alternative to rail—will probably have to end up paying more to the railroads in order to keep the railroads financially in shape and in good operating order.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I am looking at your brief and I will try to go through it on a page-by-page basis, but not every page, you know, not all the pages, no. You see on page 3 that your industry and your producers feel that they are paying too much for rail transportation and, in effect, are subsidizing other rail commodity movements. Further on page 4 you say:

We are concerned that some commodities, such as coal, are subsidizing other commodities transported by the railroads.

Could you be a little bit more explicit about this. What other commodities? Who has got something that you have not got?

Mr. Farrell: Let us put it this way. People tell us that we are paying more than our share. There have been studies done by people other than ourselves, people such as the Province of

M. Ouellet: Ce que vous dites est intéressant, car nous devons tous y réfléchir. Vous n'êtes pas les premiers à nous dire que vous avez été plus ou moins forcés d'accepter la fatalité de la chose. C'est pourquoi il nous faudra, je pense, y réfléchir pour voir si cela permettrait ou non de déboucher sur un meilleur système. J'imagine que bon nombre de vos membres se sont laissés convaincre qu'avec ces contrats confidentiels, il leur serait possible de négocier de meilleurs arrangements. Un grand nombre de témoignages qui ont été présentés laissent entendre que certains s'en tireraient à meilleur compte, mais que ça ne serait pas le cas pour tout le monde. C'est pourquoi une approche transparente m'apparaît comme étant plus juste pour tout le monde. Auriez-vous des commentaires à faire à ce propos?

Le président: Il est évident que ces contrats seront inévitables si nous ne sommes pas saisis de témoignages qui nous font y mettre le holà. Il y a certains autres groupes, comme par exemple le COFI, qui se trouvent dans la même situation.

M. Farrell: Seules deux industries, celle du charbon et celle du soufre, s'étaient opposées aux contrats confidentiels. Nous avons lu toute la documentation pertinente, et une part importante de l'industrie des transports, ainsi que les industries connexes au Canada, sont favorables aux contrats confidentiels. Les gens de la *Canadian Industrial Traffic League*, entre autres, trouvent que c'est une très bonne chose. Les industries qui sont très liées aux chemins de fer ne sont pas très rassurées par l'idée de contrats confidentiels, tout simplement parce que si les deux compagnies de chemin de fer se lancent dans une guerre des prix—et je pense qu'en règle générale l'existence de contrats confidentiels amènera une guerre des prix—et si ces compagnies voient leur revenu brut diminuer, alors les expéditeurs captifs—ceux d'entre nous qui n'ont pas de solution de rechange immédiate—seront vraisemblablement obligés de verser davantage d'argent aux compagnies de chemin de fer pour que celles-ci puissent maintenir leurs activités.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, j'ai votre mémoire sous les yeux, et je vais essayer de le parcourir avec vous page par page. Mais je ne vais tout de même pas m'arrêter à chaque page. Vous dites à la page 3 que votre industrie est d'avis qu'elle paie trop cher le transport ferroviaire et qu'elle subventionne en fait le transport ferroviaire d'autres marchandises. Vous déclarez ensuite à la page 4:

Que certains produits comme par exemple le charbon subventionnent le transport ferroviaire d'autres marchandises, nous préoccupe.

Pourriez-vous nous fournir des précisions là-dessus? De quelles autres marchandises parlez-vous? Qui a quelque chose que vous vous n'avez pas?

M. Farrell: Je vais essayer de vous l'expliquer. Les gens nous disent que nous payons plus que notre part. Des études réalisées par d'autres groupes que le nôtre, comme par exemple

[Text]

Alberta, that show that our revenue-over-cost contribution is far greater than other commodities. It is far greater than it is in eastern Canada.

• 1535

Mr. Benjamin: You talk about subsidies. If it were not for public investment in railway tracks and highways and infrastructure, the coal industry as such could not function, would not be in existence. Am I right?

Mr. Farrell: It depends on what you are talking about. You are talking about both a public railway and a private railroad.

Mr. Benjamin: Same difference, whether it is public or private. Let me put it this way. On the principle of a free and open market and competition and freedom to move and negotiating contracts and rates as between your association and a railroad, let me ask you the question before I go any further: As for the whole northeast coal thing and Tumbler Ridge, are the coal operators there part of your association?

Mr. Marshall: Yes, they are.

Mr. Benjamin: Right. I understand that something like \$700 million of public investment have gone into putting in the transportation infrastructure in order to make it worth while to take that coal out of there. Now, if taking that coal out of there was such a good deal, why did you not build your own railroad? Why did you have to rely on the taxpayers? Why do you have to rely on a subsidy?

Mr. Giacomo Capobianco (Chairman, The Coal Association of Canada): Mr. Chairman, if I may respond to the question, the parallel I would draw is with the original building of the CP Rail line across this country. The ability of the two coal projects to pay for that line is obviously limited and the future of that line lies in further development in northeast British Columbia. I would classify that money as seed money, which will develop that part of the country, and I think it would be inappropriate to ask the two projects that are there to pay for it. So to turn that around, they could not have economically built those railways, and it seems to me an acceptable role for government to provide that seed money.

Mr. Benjamin: I am not disagreeing with that and you may well be right, but the point is that it is a subsidy. Otherwise, that just would not be in existence if it were not for the public purse, whether it is the CPR in 1881 or the rail line to Tumbler Ridge. Tell me, how does the taxpayer recover at least some kind of return on that investment? You talk about other commodities being subsidized and what not. Is it not true that not only railways, but every mode of transportation, all get some kind of direct or indirect form of subsidy, and so do the shippers and users all over the country? Is that not just a matter of fact in transportation, an economic reality?

[Translation]

le gouvernement de l'Alberta, ont révélé que notre contribution, exprimée en fonction des revenus et des coûts, est de loin supérieure à celle des producteurs d'autres marchandises. C'est de loin beaucoup plus que dans l'Est du pays.

M. Benjamin: Vous avez parlé de subventions. Sans l'investissement de deniers publics dans les voies ferrées, les grandes routes et l'infrastructure, l'industrie du charbon ne pourrait pas fonctionner, n'existerait même pas. N'est-ce pas?

M. Farrell: Tout dépend du point de vue où l'on se place. Vous parlez ici du chemin de fer public et du chemin de fer privé.

M. Benjamin: C'est pareil, qu'il soit privé ou public. Voici où je veux en venir. Ma question avant tout porte sur le principe du marché libre et ouvert, de la concurrence, de la liberté de circuler, des contrats négociés, des marchés conclus entre votre association et les sociétés de chemins de fer pour ce qui est des tarifs. Les charbonniers du Nord-est et Tumbler Ridge font-ils partie de votre association?

M. Marshall: Oui.

M. Benjamin: Bon. Si je ne m'abuse, quelque 700 millions de dollars en deniers publics ont servi à ériger l'infrastructure des transports pour que cela devienne rentable d'extraire le charbon là-bas. Si l'extraction du charbon de ces mines était si rentable, pourquoi alors n'avez-vous pas construit votre propre chemin de fer? Pourquoi alors vous êtes-vous servis des contribuables? Pourquoi alors avoir compté sur une subvention?

M. Giacomo Capobianco (président, Association canadienne du charbon): Monsieur le président, permettez-moi de répondre à cette question. On peut rapprocher la situation du charbon de celle de la construction de la ligne du CP à travers le pays. Les deux mines de charbon dont il est question ne pouvaient manifestement pas payer toute la construction du chemin de fer et du reste, l'avenir de cette ligne est étroitement lié à une plus grande expansion du nord-est de la Colombie-Britannique. Les investissements seraient donc des investissements de démarrage permettant de mettre en valeur cette région du pays et à mon avis, il ne conviendrait pas d'exiger que l'exploitation de deux mines rentabilise cette construction. Si je prends les choses à contre-pied, je dirai qu'il n'aurait pas été rentable que les charbonniers construisent ces chemins de fer mais il me semble tout à fait justifié que le gouvernement fournisse des capitaux de démarrage.

M. Benjamin: J'en conviens volontiers et vous avez probablement raison, mais il n'en reste pas moins que c'est une subvention. Sans l'intervention des deniers publics, il n'y aurait pas de chemins de fer, nous n'aurions pas la ligne construite par le CP en 1881 ni celle qui nous relie à Tumbler Ridge. Dites-moi maintenant comment le contribuable peut rentabiliser cet investissement? Vous parlez des autres denrées qui sont subventionnées et je ne sais quoi encore. N'est-il pas vrai que non seulement les chemins de fer mais tous les modes de transport reçoivent des subventions directes ou indirectes, de même que les expéditeurs et les usagers? N'est-ce pas une

[Texte]

Mr. Farrell: I think it is a general position of The Coal Association of Canada that cross-subsidization of whoever is not a good thing and that cross-subsidization should be corrected such that each user of transportation or whatever is paying its fair share.

Mr. Benjamin: That is not what you say here. You say you are subsidizing other commodities and that they are not paying their fair share.

Mr. Farrell: That is right. What we think is that cross-subsidization should be eliminated.

Mr. Benjamin: Without any consideration to the market or the economy or the price of other commodities, without any consideration of the national or the public interest, that we just leave them all on their own and they negotiate the best deal they can get, and the devil take the hindmost.

Mr. Farrell: Nothing is black and white. There are other considerations, and it is those types of considerations that have to be decided by people other than ourselves. But as a general principle, to the extent possible, we feel that cross-subsidization should be eliminated.

• 1540

Mr. Benjamin: The other thing is that cross-subsidization has always been built in. I doubt if any transportation company keeps exact track on an airline route or a freight commodity of how much they are making on this length of line or how much they are losing. They do not keep exact track of it, but they know that in order to operate the whole system they are going to lose some bucks in a few places and they are going to make some bucks in a few other places but in the final bottom line will come out hopefully a few bucks ahead. Surely cross-subsidization is built in automatically when you are operating a transportation system?

Mr. Farrell: Cross-subsidization I guess is built in as you say, but I think we are trying to tell you that we are at the limit of what we, the coal industry, can pay. Dr. Capobianco has just come back from a marketing trip to the Orient, and our overseas customers—and we are primarily oriented to the Orient—are saying that the biggest single detriment to the Canadian coal industry's position is the high inland cost of railroad transportation in absolute dollars. It is a low rate in terms of cents per tonne-mile, but it is a high absolute amount.

Mr. Benjamin: You are in the same situation then as grain producers. Would you not say that you need a Crow rate for coal in order to take into account our geography and our competitors in other parts of the world? Are not the Australians giving you a bad time these days on coal to Japan?

You fellows were in front of us in 1983 in that debate, and I remember that. Now I am hearing a different story.

Mr. Farrell: I do not think it is a different story.

Mr. Benjamin: All right.

[Traduction]

chose normale en matière de transport, une réalité économique?

M. Farrell: L'Association canadienne du charbon estime que l'interfinancement n'est pas souhaitable et que l'interfinancement doit être redressé de telle sorte que les usagers, entre autres, contribuent leur quote-part.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que vous dites ici. Vous dites que vous subventionnez d'autres denrées qui elles ne font pas leur part.

M. Farrell: C'est juste. Nous pensons que l'interfinancement doit être aboli.

M. Benjamin: Sans tenir compte ni du marché, ni de la conjoncture, ni du prix des autres denrées, sans tenir compte de l'intérêt national ou public, vous préconisez de laisser chacun à lui-même, laisser chacun négocier le meilleur marché possible et que le diable emporte le reste.

M. Farrell: Rien n'est aussi manichéen. Bien sûr il y a d'autres facteurs qui interviennent mais il appartient à d'autres que nous de prendre des décisions à cet égard. Comme principe général, dans la mesure du possible, nous estimons que l'interfinancement doit être supprimé.

M. Benjamin: D'autre part, l'interfinancement a toujours été intrinsèque. Je doute fort que les compagnies de transport calculent exactement, pour une ligne aérienne ou une ligne ferroviaire donnée, les bénéfices et les pertes exactes. Sans en tenir un compte précis, ces compagnies savent que dans l'ensemble elles vont perdre dans certains cas et gagner dans d'autres et elles espèrent en fin de compte être excédentaires. Ne conviendrez-vous pas que de toute façon l'interfinancement est automatique quand il s'agit de transport?

M. Farrell: Comme vous le dites, l'interfinancement est intrinsèque mais l'industrie du charbon est au bout de son rouleau. M. Capobianco rentre justement d'Orient où il a négocié avec nos clients étrangers, car comme vous le savez, notre principale clientèle se trouve en Orient, et nos clients nous disent que l'inconvénient majeur de l'industrie canadienne du charbon est le coût énorme du transport par chemin de fer en dollars absolus. En effet, ce coût est faible par tonne-mille, mais le total est très élevé.

M. Benjamin: Vous êtes dans le même cas que les céréaliers. Iriez-vous jusqu'à dire que vous avez besoin d'un tarif analogue pour le charbon afin de pallier la situation géographique et vos concurrents étrangers? Les Australiens vous donnent du fil à retordre sur le marché du Japon ces jours-ci, n'est-ce pas?

Vous êtes venus témoigner en 1983, si je me souviens bien, quand nous discutons de ce tarif-là. Aujourd'hui, c'est une autre paire de manches.

M. Farrell: Je ne le pense pas.

M. Benjamin: Comme vous voudrez.

[Text]

Mr. Farrell: I think we are saying the same thing: we are saying, generally speaking, that we need financially healthy railroads and that we are, generally speaking, against cross-subsidization. We are willing to pay our fair share, but we are also at the limit of what we can pay.

Mr. Benjamin: Okay, I will accept that. Nobody is arguing that there should not be financially viable and efficiently operating railroads. That is motherhood. Everybody agrees to that, all three parties.

I do not question for a minute that you feel you have just about, in terms of the competition you have in the world market, reached the limit of what you can pay in transportation costs. I accept that. But would you agree that as and when the world market prices for coal in areas in which you are competing drop, if they drop, you have to drop your price? Would you agree then that your transportation costs should drop an equivalent amount or, if your prices increase, that you are not going to object to a freight rate increase?

Mr. Capobianco: Mr. Benjamin, the principle we abide in very strongly here is that we want to pay our fair share—no more and, we say, no less. I do not believe this industry supports the idea of subsidization per se.

You have used the term 'subsidy' for what I have referred to as 'seed money' so maybe we are playing at semantics a little there, but we feel that the railways are the largest exporter in this country. The value today of the rail exported with coal is on the order of the value of the coal in some cases, and as such they should be part of that international market and respond to it as you said. When that export price goes down they should be responsive to it; when it goes up we expect they will be in our pockets.

Mr. Benjamin: That is exactly the argument I was trying to make with you fellows in 1983 on the Crow rate. Where were you when I needed you?

The Chairman: Mr. Benjamin, your time is over.

Mr. Benjamin: I want to get on again.

The Chairman: You might if we are here until 6 p.m.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thanks very much.

I come from a former coal-mining area, the Drumheller Valley. I come from a coal-mining family and I know what coal-miners have gone through throughout the years because of the coal market disappearing, reappearing, and so on. My questions are going to be somewhat along the lines of transportation in Canada, not exports.

• 1545

We have fought for years to get a share of the Ontario coal market, but we cannot compete with the Pennsylvania coal, the American coal. Do you see any hope that under a freer move,

[Translation]

M. Farrell: Nous disons la même chose: en règle générale, il nous faut des chemins de fer en bonne santé financière et en règle générale, nous sommes contre l'interfinancement. Nous sommes prêts à payer notre quote-part mais il y a des limites.

M. Benjamin: Je veux bien. Personne ne vous dit qu'il ne faut pas que les sociétés de chemin de fer soient viables financièrement et administrées efficacement. C'est essentiel. Tout le monde est d'accord, quel que soit le parti.

Je ne conteste pas non plus une minute que vous ayez presque atteint, étant donnée la concurrence que vous rencontrez sur le marché mondial, la limite de ce que vous pouvez vous permettre du point de vue des coûts. Je reconnais cela. Accepterez-vous à votre tour de baisser votre prix si les prix sur le marché mondial baissent pour le charbon en demande dans les régions où vous êtes en concurrence? Accepterez-vous que vos coûts de transport baissent alors d'un montant proportionnel à l'augmentation de vos prix? Accepterez-vous alors une augmentation du tarif du transport des marchandises?

M. Capobianco: Monsieur Benjamin, le principe qui nous guide fermement ici est que nous voulons payer notre part, ni plus ni moins. Notre secteur n'appuie absolument pas le subventionnement en tant que tel.

Vous avez vous-même utilisé le terme «subvention» pour désigner ce que nous appelons, nous, des investissements de démarrage et il se peut que nous jouions ici sur les mots. Néanmoins, je pense que les chemins de fer sont nos plus gros produits d'exportation au Canada. La valeur en chemins de fer exportés équivaut à la valeur du charbon exporté dans certains cas et en tant que tel, cette valeur subit l'influence du marché international, comme vous l'avez dit. Toute baisse joue à leur avantage, toute hausse, au nôtre.

M. Benjamin: C'est exactement ce que j'essayais de vous faire comprendre en 1983, à l'occasion du débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Où étiez-vous quand j'avais besoin de vous?

Le président: Monsieur Benjamin, votre temps est écoulé.

M. Benjamin: Pouvez-vous m'inscrire pour le prochain tour?

Le président: Peut-être, s'il arrive que nous siégeons jusqu'à 18 heures.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Je viens d'une région jadis charbonnière, la vallée Drumheller. Ma famille exploitait le charbon et je sais quelles ont été les déboires des mineurs au fil des ans, le marché du charbon se rétrécissant et se gonflant successivement. Mes questions porteront davantage sur le secteur du transport au Canada que sur celui des exportations.

Nous nous sommes bagarrés pendant des années pour obtenir une partie du marché ontarien pour le charbon mais nous ne pouvons pas concurrencer le charbon de Pennsylvanie, le charbon américain. Avec la suppression des entraves, avec

[Texte]

including confidential rates and unit cars, we would be able to compete with American coal in Ontario?

Mr. Benjamin: We used to compete.

Mr. Farrell: The transportation distances of western Canadian coal to the Ontario market are greater than they are from Appalachia. For instance, the railroad distance is 1,200 miles from western Canada to Thunder Bay. The railroad distance from Appalachia to the Lake Erie ports varies anywhere from a hundred to four hundred miles. Once the coal is at Thunder Bay, it must be transported 600 miles down to Lake Erie. In the case of the United States coal, it just has to cross Lake Erie from Conneaut, Ashtabula and Toledo to Nantikoke and Hamilton.

All three companies before you today, Dr. Capobianco's company, Mr. Dubois' company and my own company have all sold coal in the Ontario market. We are told that it is anywhere between 35% and 50% non-price competitive because of the difference in transportation distance. I really do not think confidential contracting can overcome those great differences in distance.

Mr. Taylor: The Government of Alberta and the University of Alberta combined to determine whether coal could be moved by pipeline and spent several thousands of dollars in experiments. You probably know about those experiments. They proved that it could be done successfully, at least over short distances, and maybe over longer distances through coal slurry. Have you followed that up in any way to see if it might be possible to use this Canadian resource in Canada through another mode of transportation, namely a pipeline?

Mr. Capobianco: There are new ideas which enhance that possibility. They relate to the possible movement eastward of not only coal per se but also coal combined with liquids extracted from the oil sands of Alberta.

One of the real problems that is sometimes not appreciated is that the coal burned by Ontario Hydro, which is really the key customer in the east, is declining because of the nuclear program and will decline until at least 1990. The other problem Ontario Hydro has is that there are really only two plants that can burn western Canadian coal because of the nature of the coal. That limits the amount of western Canadian coal they can take. Unless we can do something like combine the coal we move east with oil sands liquids, it is unlikely that this will be a major means of moving coal east.

Mr. Taylor: Would what you are saying about western coal also be applicable to Nova Scotia coal? Secondly, do we now have to assume then that the vast resource of coal, the millions of tons of it in Alberta and the hills of Drumheller, is therefore never going to be used?

Mr. Capobianco: I would say an enthusiastic and unqualified no, sir. The timing of these developments is critical. We have moved into the export market because that was and is the

[Traduction]

les tarifs confidentiels et les wagons à usage unique, pourriez-vous concurrencer le charbon américain sur le marché ontarien?

M. Benjamin: C'était possible autrefois.

M. Farrell: La distance entre l'Ouest et le marché ontarien est plus grande qu'entre ce marché et les Appalaches. Par exemple, par chemin de fer, il y a 1,200 milles entre l'Ouest et Thunder Bay. La distance ferroviaire entre les Appalaches et les ports du lac Érié varie de 100 à 400 milles. Une fois que le charbon est à Thunder Bay, il faut l'envoyer 600 milles plus loin jusqu'au lac Érié. Le charbon américain n'a qu'à traverser le lac Érié à partir de Conneaut, Ashtabula et Toledo pour rejoindre Nantikoke et Hamilton.

Les représentants des trois sociétés qui comparaissent aujourd'hui, M. Capobianco, M. Dubois et moi-même ont vendu du charbon sur le marché ontarien. On nous dit que le prix de notre charbon est de 35 p. 100 à 50 p. 100 hors concurrence à cause du transport. Je ne pense pas que les contrats confidentiels pourront suppléer à cette énorme différence dans la distance.

M. Taylor: Le gouvernement de l'Alberta et l'université de l'Alberta ont tenté conjointement de déterminer si le charbon pouvait être transporté par pipe-lines; leurs expériences en ce sens ont coûté des milliers de dollars. Vous avez sans doute entendu parler de ces expériences. Elles ont prouvé qu'on pouvait très bien transporter le charbon ainsi, du moins sur de courtes distances, peut-être aussi sur de longues distances, avec un vecteur liquide. Avez-vous suivi la question afin de voir s'il ne serait pas possible de transporter cette ressource canadienne autrement, à savoir par pipe-lines?

M. Capobianco: Il y a de nouvelles découvertes qui étayent cette possibilité; on parle de transporter vers l'Est non seulement le charbon mais également le charbon combiné aux liquides extraits des sables bitumineux de l'Alberta.

Un des problèmes qui se posent, c'est qu'on oublie souvent que le charbon en Ontario est brûlé par l'Hydro-Ontario, qui est le principal client dans l'Est, mais cette utilisation est en déclin à cause du programme nucléaire et elle continuera de décliner jusqu'en 1990 au moins. D'autre part, étant donné la nature de notre charbon de l'Ouest, seules deux usines de l'Hydro-Ontario peuvent le brûler. Cela limite donc la quantité de charbon de l'Ouest que l'Hydro peut utiliser et à moins qu'on puisse combiner le charbon expédié vers l'Est et les liquides extraits des sables bitumineux, il est peu probable que le pipe-line constitue un moyen important de transport du charbon vers l'Est.

M. Taylor: Ce que vous venez de dire à propos du charbon de l'Ouest s'applique-t-il au charbon de la Nouvelle-Écosse? D'autre part, est-ce qu'on doit présumer désormais que cette ressource énorme de charbon, ces millions de tonnes qu'il y a en Alberta et dans les collines de Drumheller, ne pourront jamais être utilisées?

M. Capobianco: Je vous répondrai non, sans réserve et avec beaucoup d'enthousiasme. Le choix du moment opportun dans cette mise en valeur est critique. Nous nous sommes orientés

[Text]

market where there is growth for our thermal coals, the typical Alberta coals. Of course, we have a major metallurgical coal industry. Are you talking about the total cost of moving your products from point A to point B, or are you talking about some kind of equality of subsidy on a per tonne-mile basis for all bulk commodities? What exactly do you mean when you talk about a fair share?

• 1550

Mr. Farrell: The question of section 278 is addressed in our paper. It is proposed in *Freedom to Move* that section 278 will be obliterated, simply because it was not effective. We want to pay our fair share, and it is a general term which may have to be defined eventually in terms of finances.

As a first step in this, we want the Costing Order 6313 updated to reflect the unitrain movements, because they are not adequately handled under the present railway costing systems. We feel it is up to someone else other than ourselves, if it is felt necessary in the future, to determine what each commodity's fair share is. But our fair share is one in which we can compete around the world but we still have given the railroads enough revenue such that they are efficient and financially viable and that they can attract capital to expand to meet our needs and other commodity needs. It is a general phrase, as yet undefined in specific financial terms.

Mr. Angus: What happens, though, when the needs of the railroad and the needs of the coal industry do not match? Where does it have to give? Is it a saw-off, in that you take half the loss and the railroads take half the loss; or do you feel there is a need, just like the need for the seed money to develop a new coal project and a new infrastructure system, to have some public support? Where is the saw-off? That is what this committee is going to have to come to grips with as we begin to write our interim report.

Mr. Capobianco: I think the issue around railroad costing is a difficult one, because—the point that was brought up earlier—how do you slice up the basic investment. In terms of operating costs on a train, those can be very specifically identified; and it seems to me that the question you are asking is: Are we willing to pay the operating cost, but pay nothing for maintenance of right of way? That obviously is not . . .

Mr. Benjamin: Or with capital costs.

Mr. Capobianco: Right.

That obviously does not make sense; the railways have to be viable. Someone has to pay a fair share of maintaining right of way and their capital costs, and we deem that to be part of our cost as well.

[Translation]

vers les exportations parce que c'est le marché qui était et qui demeure le plus prometteur pour nos charbons thermiques, que l'on trouve couramment en Alberta. Bien sûr que nous avons une industrie métallurgique charbonnière importante. Parlez-vous du coût total du transport de vos produits entre un point A et un point B ou parlez-vous d'une sorte de subvention égale par tonnes milles pour les denrées expédiées en vrac? Qu'entendez-vous précisément par quote-part?

M. Farrell: Notre mémoire traite de l'article 278. Le document *Aller sans entraves* propose que l'article 278 soit abrogé, tout simplement parce qu'il n'est pas efficace. Nous voulons que notre contribution soit juste mais c'est là une expression générale qu'il faudra le moment venu exprimer en termes financiers.

Comme première étape, nous voudrions que l'ordonnance des coûts 6313 soit mise à jour pour tenir compte des mouvements unitrains, parce qu'ils ne sont pas traités comme il se doit en vertu du régime actuel des coûts ferroviaires. Nous pensons qu'il appartient à quelqu'un d'autre que nous, si besoin est à l'avenir, de déterminer quelle sera la part équitable pour chaque denrée. Notre part équitable, quant à nous, doit être telle qu'elle nous permette de soutenir la concurrence sur le marché mondial mais il faut qu'elle représente des recettes suffisantes pour que les chemins de fer demeurent efficaces et viables, afin d'attirer les capitaux nécessaires pour l'expansion exigée par nos besoins et les besoins des autres commodités. Il s'agit donc d'une expression générale, qui reste à définir en termes financiers.

M. Angus: Qu'arrive-t-il alors quand les besoins des chemins de fer et les besoins des charbonnages ne convergent pas? Qui devra céder? Est-ce qu'on coupera la poire en deux, est-ce que vous assumerez la moitié des pertes et les chemins de fer l'autre moitié? Estimez-vous, au contraire, que tout comme dans le cas des capitaux de démarrage pour mettre en valeur une mine de charbon et une nouvelle infrastructure, il faudra l'intervention du Trésor public? Ou bien y aura-t-il terrain d'entente? C'est la question à laquelle le Comité doit répondre dans son rapport provisoire.

M. Capobianco: L'établissement des coûts ferroviaires me semble être chose difficile car, comme je le disais tout à l'heure, il est difficile d'étiqueter les premiers investissements. S'il ne s'agit que des coûts d'exploitation des chemins de fer, on peut très bien les calculer, mais j'ai l'impression que votre question est la suivante: sommes-nous prêts à payer les coûts d'exploitation, sans verser un sou pour l'entretien et le droit de passage? Manifestement ce n'est pas . . .

M. Benjamin: Ou les frais d'immobilisation.

M. Capobianco: Précisément.

Manifestement, cela était incensé. Les chemins de fer doivent être viables. Quelqu'un doit payer sa quote-part pour l'entretien et le droit de passage et les frais d'immobilisation, et nous estimons que cela fait partie de nos responsabilités.

[*Texte*]

Now, when it gets into the issue of what happens when—I interpreted your comment to be: What happens when the railways' costs are going up and the coal prices are going down?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Capobianco: If we have a realistic costing order, and if the railways are making a reasonable return—and I know the bag of worms that opens—then I do not believe we can insist that the railways eat the losses. The coal companies are free enterprisers; and if they decide to eat losses, they will eat them; if they decide to shut down, they will shut down.

Mr. Angus: But doing so has a profound impact on the economy of a community, of a province, of a country, and goes totally against the original philosophy of the seed money that allowed, in one particular case, for a new coal mine to become established.

Mr. Capobianco: But, sir, my concern is that approach is leading toward more regulation rather than deregulation; and we feel that the less regulation that is imposed upon the railways, the more opportunity there will be for them to act in a business-like fashion.

Mr. Angus: As opposed to a community-responsive manner?

Mr. Capobianco: Yes. And if you will notice in our brief, we say things like the Newfoundland service, and so on, should be considered as an aside, as should VIA.

Mr. Angus: Okay.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

If I could throw out a question.

• 1600

You have had the Staggers Act in the States and the experience there with your counterparts in the States in the coal industry. How have they found the experience of these confidential contracts? Is that one of the reasons perhaps why you earlier were very negative to them, that you might have come around to this position you gave today, which is sort of a relaxing and enjoying it if it is inevitable, to paraphrase another action in another forum without getting sexist?

Mr. Farrell: I think there is a clear contrast in the States. The export coal industry in the United States does not feel it has been very well served under the Staggers Act. The domestic utilities that buy coal domestically and then arrange for their own unit-train transportation, where they have the choice of one, two, three or four railroads, feel that Staggers has really helped them.

The Chairman: Mr. Benjamin, a question?

[*Traduction*]

Pour répondre à votre question, que j'interprète ici, à savoir ce qu'il adviendra quand les coûts de chemins de fer grimperont et que les prix du charbon baisseront.

M. Angus: C'est cela.

M. Capobianco: Si les coûts sont établis de façon réaliste, si les chemins de fer touchent un rendement raisonnable, et je sais quel maux de têtes cela peut signifier, je ne vois pas comment nous pourrions exiger que les chemins de fer assument toutes les pertes. Les compagnies de charbon sont des entreprises libres, si elles le décident, d'assumer ces pertes, sinon de fermer leurs portes.

M. Angus: Cela aurait une incidence énorme sur l'économie d'une collectivité, d'une province ou du pays. Cela va tout à fait à l'encontre de la théorie de départ qui a justifié les capitaux de démarrage pour l'ouverture d'une nouvelle mine de charbon.

M. Capobianco: Ce qui m'inquiète ici, c'est que cette façon de procéder aboutit à une réglementation accrue plutôt qu'à une déréglementation. Nous estimons que moins les chemins de fer devront subir de réglementation, plus fortes seront leurs chances de pouvoir appliquer les principes qui guident toutes les entreprises.

M. Angus: Plutôt que de répondre aux besoins de la collectivité, n'est-ce pas?

M. Capobianco: C'est cela. Vous remarquerez que dans notre mémoire nous disons que des services comme celui de Terre-Neuve doivent être placés dans une catégorie à part, tout comme VIA.

M. Angus: Je vois.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Permettez-moi de poser une autre question.

Aux États-Unis, il existe le *Staggers Act* et l'expérience de vos homologues américains du secteur du charbon. Que tirent-ils de cette expérience des contrats confidentiels? Est-ce que c'est cela qui vous a amené plus tôt à être négatif à leur égard, qui vous aurait amené à préconiser la position que vous exposiez aujourd'hui, c'est-à-dire adviennne que pourra?

M. Farrell: Je pense qu'il y a une différence essentielle aux États-Unis. L'industrie d'exportation du charbon aux États-Unis n'estime pas avoir été bien servie par les dispositions du *Staggers Act*. Les compagnies d'énergie américaines achètent du charbon américain mais elles veillent elles-mêmes à son transport dans leur propre train à usage unique, qu'elles font circuler ensuite sur les voies ferrées de leur choix, et elles estiment que la Loi Staggers les a aidées.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez une question?

[Text]

Mr. Benjamin: A quick supplementary, Mr. Chairman, to follow up on Mr. Taylor's remarks about the Drumheller Valley, which he represents. There is a lot of coal still there, and they are all shut down. I worked there on the railroad. We had joint-track usage, interline switching, CN locomotives, spotting CPR cars and vice versa. We ran three or four trains a day out of there heading for Manitoba, Ontario, and parts of Quebec on fast-freight schedules, low-sulphur coal.

Have you done any discussing with the railroads and with the power and steel industries in Ontario about some kind of a concept similar to what you are doing in British Columbia for export? Only in this instance, it is export from eastern B.C. and Alberta to regain markets we used to have during the 1930s, 1940s, 1950s.

Mr. Farrell: There is an equivalent to the western Canadian system, or the western-oriented system. The equivalent to either Neptune terminals, Prince Rupert or Roberts Bank exists at Thunder Bay on island number one on McKellar Island.

The problem is that the coal you speak of that you helped transport in many cases was going to very small domestic users, a lot of households through coal brokers. It was also going to small industries, hospitals, what not.

Mr. Benjamin: No, but the biggies were Ontario Hydro and Manitoba Hydro.

Mr. Farrell: The biggies are there. Ontario Hydro is taking coal. There has been Canadian coal go this year to both Algoma Steel and to Dofasco. The Canadian coal industry is constantly talking to the two railroads to try to keep coal moving east to Ontario.

Mr. Benjamin: You see, the problem any national government and we parliamentarians are faced with is trying to reconcile our geography, where our production is . . . There are going to have to be public payments, like it or not, in every mode of transportation.

Do you agree that public contribution—whether it is a direct or indirect subsidy or whether it is an input of capital, construction costs, or whatever else—do you agree that it should be related to both the domestic and international market in terms of price, costs of getting it there? What I am getting at is that . . . I am really fascinated going around with you fellows again two years later. You see, you told us then that your freight rates had gone up over 500% since 1970, and you were objecting to the farmers paying the Crow rate. But your prices had gone up 500% to 600%. I said to your association then, you give our farmers a 500% or 600% increase in their grain prices and they will pay any damn freight rate you want. So does the public input not have to be tied into the international market and the economy, the price structure as well as the cost structure?

[Translation]

M. Benjamin: Une très brève question complémentaire, monsieur le président. M. Taylor a dit qu'il représentait la Vallée Drumheller, où il y a encore beaucoup de charbon, mais où les mines ont été fermées. J'ai travaillé là-bas pour les chemins de fer. Nous avons accès commun aux voies ferrées, aux manœuvres interservice, aux locomotives du CN, aux wagons du CP et vice-versa. Il y avait trois ou quatre trains qui partaient de là en direction du Manitoba, de l'Ontario et de certaines parties du Québec et ils transportaient du charbon à faible teneur en soufre à grande vitesse.

Y a-t-il eu des pourparlers avec les sociétés de chemins de fer, les compagnies d'électricité et le secteur de l'acier en Ontario pour que des aménagements semblables soient faits en Colombie-Britannique pour les exportations? Dans ce cas-là, il s'agirait d'exportations de l'est de la Colombie-Britannique et de l'Alberta permettant de retrouver des marchés qui existaient dans les années 30, 40 et 50.

M. Farrell: C'est un peu ce qui existe dans l'Ouest, car nous avons les terminaux Neptune, Prince Rupert et Roberts Bank dont l'équivalent existe à Thunder Bay sur l'île numéro un, sur l'île McKellar.

La différence est que ce charbon dont vous parlez était expédié très souvent à de petits usagers, des maisons particulières par l'intermédiaire de distributeurs de charbon. Par ailleurs, de petites industries et des hôpitaux, étaient aussi approvisionnés de cette façon.

M. Benjamin: Nous avons quand même deux gros clients, l'Hydro-Ontario et l'Hydro-Manitoba.

M. Farrell: En effet. L'Hydro-Ontario achetait du charbon. Du charbon canadien a été expédié cette année à Algoma Steel et à Dofasco. Le secteur canadien du charbon est en pourparlers constants entre les deux chemins de fer pour essayer d'expédier le charbon vers l'Est, vers l'Ontario.

M. Benjamin: Le problème qui se pose au gouvernement national, à nous, parlementaires, est celui de concilier notre géographie, ou notre production ce . . . qu'on le veuille ou non, il faudra des débours publics, quel que soit le mode de transport.

Qu'il s'agisse d'une subvention directe ou indirecte, qu'il s'agisse d'un apport en capitaux ou qu'il s'agisse du règlement des coûts de construction, pensez-vous que la contribution gouvernementale devrait être liée aux marchés national et international pour ce qui est du prix, des coûts de transport? Voici où je veux en venir . . . je trouve ça très amusant de m'entretenir avec vous deux ans plus tard. Quand vous avez constaté que le tarif du transport des marchandises avait augmenté de 500 p. 100 entre 1970 et 1983, vous nous avez dit que vous vous opposiez à ce que les agriculteurs jouissent du tarif du Nid de Corbeau. Vos prix ont cependant augmenté de 500 p. 100 à 600 p. 100. J'ai dit aux représentants de votre association alors, donnez aux agriculteurs une augmentation de 500 p. 100 à 600 p. 100 du prix de leurs céréales et ils vous donneront volontier n'importe quel tarif. Ne faudrait-il pas que les deniers publics soient versés en fonction du marché

[Texte]

The Chairman: Does anyone want to handle that?

Mr. Benjamin: Now I am sounding like a free enterpriser.

The Chairman: That is a fitting conclusion to an interesting day. If you want, you may handle Mr. Benjamin's observation, but do not handle it too long.

• 1605

Mr. Marshall: No, I do not want to handle it. It is very complex, obviously, and I do not think it is anything that will be settled here.

But I would like to make one point on one of his references. Certainly, we would dearly love to supply all the coal Canada needs and we would like to supply all the coal going into Ontario, but we recognize that we have to be competitive. I would, though, Mr. Chairman, like to acknowledge the fact that there are, indeed, studies under way and that a government task force is working on the question of moving western Canadian coal into central Canada, based on the reduction in sulphur emissions in the industry in central Canada. It is a very complex study, again. This is under way at the moment, and certainly, if the opportunity is there we obviously will participate. We are talking here of a quality situation with respect to our coal versus the coal currently in use, but obviously, yes, we would like to move all the coal.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I compliment the witnesses and their association for coming around somewhat since 1983, and no more of this socialism for the rich and capitalism for the poor.

The Chairman: Okay, thank you very, very much for appearing. Again, your brief is going to be fed into the hopper and assessed and digested. We really do thank you very much for appearing. You were the last witness today.

Before we adjourn, gentlemen, there are two announcements. They are both important, but one is more important than the other. We are now going to adjourn until 9 a.m. to the Park ballroom tomorrow, which is on the second floor, not the third floor. Take all your papers because this room is being used by somebody else. So take everything with you.

The other announcement that Mr. Forrestall has handed me is that Margaret Martin will line up an Expo '86 tour for those who are available, assuming we conclude—and there may be some staff who want to go—at 3 p.m. or 3.30 p.m., whenever we are winding up tomorrow, for those who might want to go. That is tomorrow.

So, gentlemen, thanks. Colleagues, thank you very much for your indulgence in the questioning, which was fairly short and succinct, in that we had so many witnesses before us in close to seven hours.

We adjourn until 9 a.m. tomorrow.

[Traduction]

international et de l'économie, de la structure des prix comme de la structure des coûts?

Le président: Quelqu'un veut-il répondre à cette question?

M. Benjamin: Voilà que je parle comme un tenant de la libre entreprise.

Le président: C'est une conclusion qui sied bien à un débat intéressant. Vous pouvez répondre à la question de M. Benjamin, si vous le souhaitez, mais n'y répondez pas trop longtemps.

M. Marshall: Je ne voudrais pas y répondre, elle est très compliquée et ce n'est pas une question que l'on pourra résoudre ici.

Toutefois, je me permettrai de reprendre une de ses remarques. Nous ne demanderions pas mieux que de fournir au Canada et à tout l'Ontario le charbon dont ils ont besoin, mais nous reconnaissons la nécessité de la concurrence. Monsieur le président, je voudrais toutefois faire remarquer que des études sont actuellement en cours et qu'un groupe de travail gouvernemental considère la question du transport du charbon de l'Ouest vers le centre du Canada afin d'aider les industries du centre à réduire leurs émissions sulfuriques. Encore une fois, c'est une question fort complexe. Voilà les travaux qui sont en cours en ce moment et nous participerons aux études, le cas échéant. La différence entre notre charbon et le charbon que l'on utilise actuellement se résume à une question de qualité, mais, évidemment, nous aimerions nous charger de transporter tout le charbon.

M. Benjamin: Monsieur le président, je tiens à féliciter les témoins et leur association d'avoir changé d'idée un peu depuis 1983, de ne plus nous parler de socialisme pour les riches ni de capitalisme pour les pauvres.

Le président: Merci infiniment de votre exposé. Comme j'ai déjà dit, il sera potassé, évalué et digéré. Nous vous savons gré d'avoir comparus aujourd'hui. Vous étiez les derniers témoins prévus.

Avant de lever la séance, j'ai deux choses à vous annoncer, messieurs. Elles sont toutes les deux importantes, mais l'une est plus importante que l'autre. Nous reprenons à 9 heures demain dans la salle de bal Park, qui se trouve au deuxième et non pas au troisième étage. Emportez tous vos documents car la pièce sera occupée par d'autres demain. Veuillez donc emporter tout ce qui vous appartient.

Par ailleurs, M. Forrestall vient de m'apprendre que Margaret Martin pourra organiser une tournée des lieux d'Expo'86 pour ceux qui s'y intéressent pourvu que nous puissions lever la séance vers 15 heures ou 15h30. D'ailleurs, certains membres du personnel voudront peut-être y aller une fois la séance levée. La visite est prévue pour demain.

Messieurs, je vous remercie. Chers collègues, merci de votre patience et merci d'avoir posé des questions précises et succinctes. Nous avons entendu un bon nombre de témoins durant nos sept heures de séances.

La séance est levée jusqu'à 9 heures demain.

R.J. Toporowski, Manager, Transportation Planning,
MacMillan Bloedel Ltd.;

R.K. Manifold, Corporate Traffic Manager, Eurocan Pulp
& Paper Co.

From Weyerhaeuser Canada Ltd.:

Raymond C. Norgren, Manager of Transportation.

From Air B.C.:

Iain J. Harris, President.

From the Coal Association of Canada:

R.T. Marshall, President;

D.I. Farrell, Chairman, Transportation Committee;

Giacomo Capobianco, President, Byron Creek Collieries;

Emile Dubois, Manager-Transportation, Luscar Ltd.

R.J. Toporowski, gérant, Planification des transports,
MacMillan Bloedel Ltée;

R.K. Manifold, directeur de la circulation, «Eurocan Pulp &
Paper Co.».

De la «Weyerhaeuser Canada Ltd.»:

Raymond C. Norgren, directeur des transports.

De la compagnie Air B.C.:

Iain J. Harris, président.

De la «Coal Association of Canada»:

R.T. Marshall, président;

D.I. Farrell, président, Comité des transports;

Giacomo Capobianco, président, «Byron Creek Collieries»;

Emile Dubois, directeur des transports, Luscar Ltée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Canadian Pacific Air:

Donald J. Carty, President and Chief Executive Officer.

From Southern Air Transport Association:

Carmen Loberg.

From the Canadian Air Line Flight Attendants Association:

Faye Douglas, General Chairperson, (Pacific Western Airlines component).

From the B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers:

David S. Kipp, Chairman.

From the Interior Lumber Manufacturers Association:

S. Grant Hiemstra, Traffic Manager and Chairman, ILMA Transportation Committee;

Howard Saunders, General Manager.

From the Council of Forest Industries of B.C.:

G.E. Bennett, Vice-President;

De CP Air:

Donald J. Carty, président et chef de la direction.

De la «Southern Air Transport Association»:

Carmen Loberg.

De l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes:

Faye Douglas, présidente générale, (élément constitutif de la «Pacific Western Airlines»).

De la «B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers»:

David S. Kipp, président.

De la «Interior Lumber Manufacturers Association»:

S. Grant Hiemstra, gérant de la circulation et président du Comité des transports de l'ILMA;

Howard Saunders, gérant général.

Du Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique:

G.E. Bennett, vice-président;

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 37

Tuesday, November 19, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 37

Le mardi 19 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 19, 1985
(48)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day (in Vancouver), the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Bill Gottselig, Moe Mantha.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: *From the British Columbia Motor Transport Association:* Harry White, Secretary/Treasurer. *From the Brotherhood of Railway and Airline Clerks—Airline Division:* Christine Micklewright. *From the Crown Forest Industries:* James A. Powell, Distribution Manager. *From the Government of Yukon:* Terry Sewell, Director, Policy & Planning, Department of Community and Transportation Services. *From the University of British Columbia:* Trevor D. Heaven, Director, Committee for Transportation Studies; Michael W. Tretheway, Professor. *From Transport 2000 (B.C.):* James F. Rowell, President. *From Motrux Incorporated:* D. Henry Gourlay, Chairman. *From Trans North Air:* T.A. Raptly, General Manager.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24).

Harry White read an opening statement and answered questions.

Christine Micklewright read an opening statement and answered questions.

James A. Powell made an opening statement and answered questions.

Terry Sewell made an opening statement and answered questions.

Trevor D. Heaven and Michael W. Tretheway made opening statements and answered questions.

James F. Rowell made an opening statement and answered questions.

D. Henry Gourlay read an opening statement and answered questions.

T.A. Raptly made an opening statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 19 NOVEMBRE 1985
(48)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Vancouver, ce jour à 9 heures, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Bill Gottselig, Moe Mantha.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: *De la «British Columbia Motor Transport Association»:* Harry White, secrétaire-trésorier. *De la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes—Division des lignes aériennes:* Christine Micklewright. *De la «Crown Forest Industries»:* James A. Powell, directeur de la distribution. *Du gouvernement du Yukon:* Terry Sewell, directeur, Politiques et planification, ministère des Services communautaires et des Transports. *De l'université de la Colombie-Britannique:* Trevor D. Heaven, directeur, Comité d'études des transports; Michael W. Tretheway, professeur. *De Transport 2000 (C.-B.):* James F. Rowell, président. *De Motrux Incorporé:* D. Henry Gourlay, président. *De la Trans North Air:* T.A. Raptly, gérant général.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24)*.

Harry White lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Christine Micklewright lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

James A. Powell fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Terry Sewell fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Trevor D. Heaven et Michael W. Tretheway font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

James F. Rowell fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

D. Henry Gourlay fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

T.A. Raptly fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

At 2:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of
the Chair.

A 14 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation
du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 19, 1985

• 0900

The Chairman: Colleagues, I know other members are going to be coming in, but I see a quorum for purposes of calling evidence and would like to resume consideration of the reference *Freedom to Move*. This morning at 9.00 a.m.—and it is 9.00 a.m. now—we will have with us the officials of the British Columbia Motor Transport Association, Mr. White, Mr. Weston and Mr. Fleetham. Gentlemen, I wonder if you could come to the table, whoever you are, and identify yourselves.

I would like to welcome you and tell you we have your brief that has been circulated today. I want to let you know that this goes to our staff who will be reading it word for word and will analyze it perhaps in more detail. Members will be glancing at it, but if you could give an overview of your brief we then could have questions and answers, because you are here to start but we have several other witnesses today. I do not know which one is which, so if you could identify yourselves I would appreciate it.

Mr. H. White (Secretary-Treasurer, British Columbia Motor Transport Association): My name is Harry White. I am the Secretary-Treasurer of the British Columbia Motor Transport Association. With me is Mr. Rob Weston, the General Manager. I must make apologies on behalf of our President who we suspect is somewhere the other side of the Dease Island Tunnel this morning.

The Chairman: You will be interested to know Mr. White that in Ottawa, and I used to practice law out here eight years so I know what snow does, but it is going to be 20 degrees there in Ottawa, so it must be a chinook in Ottawa and you have the reverse. But anyway, we are glad to see you two.

Mr. H. White: Well you know, Mr. Chairman, we only put on this weather when there are guests from the east; we do not want you to stay.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. H. White: Just before getting directly into our submission, we feel we must express some concern with respect to a speech made by Mr. Mazankowski to the annual convention of the Ontario Trucking Association just last Thursday. We do not yet have a transcript of those remarks, but we have had verbal reports from several people who were in attendance. It appears to us from that speech that Mr. Mazankowski is not prepared to compromise on any of the recommendations which have been brought forward in *Freedom to Move*. He does not seem to be concerned about the implications his recommendations will have on the trucking industry, which are voiced in our paper, and others he has received from other trucking industry groups. As a result, we are a little unsure of this committee's mandate to affect change in the recommendations in *Freedom to Move*. We do hope you have a mandate and

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 19 novembre 1985

Le président: Chers collègues, je sais que d'autres députés vont se joindre à nous, mais nous sommes en nombre suffisant pour l'audition des témoins, et je voudrais que nous reprenions l'étude du document intitulé *Aller sans entraves*. À 9 heures ce matin—et il est maintenant 9 heures—nous accueillons les représentants de la *British Columbia Motor Transport Association*, MM. White, Weston et Fleetham. Messieurs, veuillez prendre place à la table, et vous présenter.

Je voudrais vous souhaiter la bienvenue et vous dire que votre mémoire nous a été distribué aujourd'hui. Je tiens à vous dire que le personnel du Comité en lira chaque mot, et l'analysera en détail. Les députés y jetteront un coup d'oeil, mais si vous voulez bien nous donner un aperçu général du mémoire, nous pourrions ensuite passer aux questions et réponses, car vous êtes les premiers d'un certain nombre de témoins que nous devons entendre aujourd'hui. Je ne sais pas qui est qui, je vous serais donc reconnaissant de vous présenter.

M. H. White (secrétaire-trésorier, British Columbia Motor Transport Association): Je m'appelle Harry White. Je suis secrétaire-trésorier de la *British Columbia Motor Transport Association*. Je suis accompagné de M. Rob Weston, directeur général. Nous nous excusons au nom de notre président qui est sans doute quelque part de l'autre côté du tunnel de Dease Island.

Le président: Cela vous intéressera peut-être de savoir, monsieur White, qu'il doit faire 20 degrés aujourd'hui à Ottawa; j'ai pratiqué le droit ici, pendant huit ans, et je sais donc l'effet qu'a la neige ici; Ottawa doit être sous l'influence d'un chinook, et c'est vous qui souffrez cette fois. Mais quoi qu'il en soit, nous sommes heureux de vous avoir parmi nous.

M. H. White: Monsieur le président, nous ne commandons ces intempéries qu'en l'honneur d'invités venus de l'Est; nous ne voulons pas vous voir prolonger votre séjour.

Des voix: Oh, oh!

M. H. White: Avant de passer au mémoire même, nous tenons à exprimer l'inquiétude qu'a suscitée chez nous le discours prononcé jeudi dernier par l'hon. Don Mazankowski devant l'assemblée annuelle de la *Ontario Trucking Association*. Nous n'en avons pas encore reçu la transcription, mais nous en avons eu des échos par diverses personnes qui étaient présentes. Il semblerait, d'après ce discours, que M. Mazankowski ne soit prêt à aucun compromis sur les recommandations exposées dans le document *Aller sans entraves*. Il semble se désintéresser des conséquences qu'entraîneront ces recommandations pour le secteur du camionnage, conséquences que nous avons expliquées dans notre mémoire, et que lui ont signalées d'autres groupes de camionneurs. Par conséquent, nous nous demandons dans quelle mesure votre Comité pourra modifier les recommandations du Livre blanc. Nous espérons

[Text]

that the Minister will listen to the committee and, hopefully, that the committee will listen to the recommendations that we have to make on the recommendations.

The Chairman: Mr. White, on that, I read the newspaper reports of that speech. I have not got a copy of the speech myself, but as far as this committee is concerned, regardless of speeches of Ministers, I can assure you that this chairman and these members of the committee and others that are going to come in, did not undertake this exercise unless it was going to be a meaningful exercise even with the restricted timeframe we have of December 13.

• 0905

This is why we brought all our staff out here, who are dissecting everything and are going to produce a report that, as far as I am concerned, is going to be a meaningful report. There are already some vibrations between what we have heard in evidence and what perhaps may be in the *Freedom to Move* that may not . . . It is just not going to be a rubber stamp to everything in that *Freedom to Move*; I want to assure you of that. Quite frankly, I love British Columbia and I love Nova Scotia and I love Canada, but I could think of many things I would rather do than trapezing around the country, holding hearings for seven hours, as we did yesterday, etc., etc., unless we are really going to have input.

Now, whether the Minister listens to us, that is his prerogative. But if we come in with a good report, he is going to have a harder job not to ignore us.

Mr. H. White: Thank you very much, Mr. Chairman; that is reassuring.

Turning to our brief, of which I believe you have a copy, I will highlight what we feel are the most important points within our brief, but I will not go through it all in detail.

First of all, the British Columbia Motor Transport Association is the recognized industry association representing the interests of both the for-hire and private truck and bus operators in British Columbia and those trades that supply goods and services to the trucking community. We are a member of the Federation of Provincial Trucking Associations in Canada, which are affiliated nationally through the Canadian Trucking Association. We wish therefore to preface this submission by noting that we fully support and confirm the representations that have already been made to the committee by the CTA.

Freedom to Move incorporates as its principles less economic regulation and less government interference in the transportation sector, together with the placement of more reliance on competition and market forces as the means of determining the level of business enterprise. These principles are by and large acceptable to the British Columbia Motor Transport Association, and indeed do reflect the mood of the modern trucking industry, which has matured in terms of both management skill and economic stability.

Unlike the present initiative, past attempts at regulatory reform have been preceded with a thorough and complete analysis of the needs and shortcomings of the transportation

[Translation]

que vous en avez le pouvoir et que le ministre écoutera les recommandations du Comité, et nous espérons également que le Comité prêterà l'oreille à nos recommandations.

Le président: Monsieur White, j'ai lu le compte rendu de ce discours dans la presse. Je n'en ai pas moi-même un exemplaire, mais en ce qui concerne le Comité, quoi que disent les discours des ministres, je puis vous assurer que président, membres du Comité et autres intéressés ne se seraient pas engagés dans cette entreprise si elle ne devait pas être utile, et ce en dépit de la date limite du 13 décembre qui nous a été imposée.

C'est la raison pour laquelle nous nous sommes fait accompagner des agents de recherche du comité, qui examinent tout à la loupe et qui vont nous rédiger un rapport important, j'en suis sûr. Nous avons déjà pu relever certaines frictions entre les témoignages que nous avons entendus et le contenu du Livre blanc . . . Je puis vous assurer que notre rapport ne se contentera pas d'approuver tout ce que recommande *Aller sans entraves*. Pour être honnête, je dois dire que j'aime beaucoup la Colombie-Britannique, la Nouvelle-Écosse et le Canada, mais j'ai autre chose à faire que de faire le tour du pays, en tenant des audiences sept heures par jour, comme nous l'avons fait hier, si cela doit être parfaitement inutile.

Maintenant, le ministre est libre de tenir compte de notre recommandation ou non. Mais si nous lui présentons un bon rapport, il lui sera difficile de n'en pas tenir compte.

M. H. White: Merci beaucoup, monsieur le président; me voilà rassuré.

Passons maintenant à notre mémoire, dont vous avez un exemplaire, je crois; je vous lirai seulement les passages qui nous paraissent les plus importants.

Tout d'abord, la *British Columbia Motor Transport Association* est l'association officielle du secteur et représente les intérêts des transporteurs pour compte d'autrui, des parcs privés et des compagnies d'autocar en Colombie-Britannique, ainsi que les intérêts des fournisseurs de biens et services de l'industrie du camionnage. Nous sommes membres de la Fédération canadienne des associations provinciales de camionnage, qui sont affiliées à l'Association canadienne du camionnage. Je voudrais donc d'entrée vous dire que nous appuyons sans réserve le témoignage qu'a donné l'ACC devant le comité.

Aller sans entraves propose de diminuer la réglementation économique et l'intervention du gouvernement dans le secteur des transports, et de compter davantage sur les effets de la concurrence et sur les forces du marché pour décider du sort des entreprises. Ces principes sont dans l'ensemble acceptables pour la *British Columbia Motor Transport Association*, et ils traduisent effectivement l'état d'esprit qui règne dans le secteur du camionnage, secteur qui a atteint sa maturité tant économique que gestionnelle.

Contrairement à cette initiative, les efforts de réforme dans le passé ont tous été précédés d'une analyse détaillée des besoins et des faiblesses du marché des transports. Prenons

[Texte]

marketplace. Take as a most recent example the exercise in reform before the current effort, the development of the National Transportation Act of 1967. The National Transportation Act was introduced following a very comprehensive study and debate, which culminated in the report of the McPherson commission, establishing in complete, clear and precise terms the background and predicament of the transportation industry in this country, together with recommendations for change.

In contrast with that situation, the circumstances surrounding the present case of *Freedom to Move* seem to be based on little more than a desire to hitch onto the deregulation bandwagon travelling out of the United States and to join the chorus of yeas from uninformed public pressure groups. The substance of the document only proves the point. In *Freedom to Move*, the Government of Canada is advocating structural changes within the transportation sector that are the most substantive in almost 20 years. The impact these changes will have on the transportation industry and on the competitive relationships within and between modes of transport are treated in an almost cavalier fashion.

The timetable for implementation of these reforms also suggests to us that little thought or importance has been given to a serious public debate about the issues. The time between the release of the white paper and the introduction of the bill will total only six months. In the meantime, industry is expected to prepare reactions and submit position papers on what is a truly fundamental restructuring of the regulatory environment with virtually no formalized arena for input being established. This group is the exception.

These hearings are the first opportunity for a public debate of *Freedom to Move*. But one wonders how much of an impact your report can have when a government bill, not even a discussion bill, is anticipated early in the new year.

We think that if it is the U.S. deregulation model that Canada wishes to emulate, it is appropriate to look at what that model has produced and make sure it is really the model we want. The first impact of U.S. deregulation has been the consolidation of the general commodity carrier industry. The less-than-truckload freight market in the U.S. is now dominated by three major carriers, and the top ten carriers in 1984 account for 47% of the revenues and 69% of the profits of the LTL segment versus 32% of the revenues and 48% of the profits before deregulation.

• 0910

A glance at the Australian situation, after deregulation of the industry down there, shows similar patterns. On the truckload side, the effect has been just the opposite. The majority of approximately 25,000 new carrier applications approved by the ICC since deregulation have been in that segment. Most of these new entrants were only in the market a short time before they found they simply could not operate in the destabilized atmosphere of the truckload environment. U.S. deregulation has resulted in a major benefit for the big

[Traduction]

l'exemple le plus récent, celui de l'élaboration de la Loi nationale sur les transports de 1967. L'introduction de la loi a été précédée d'une étude fort complète et d'un débat, qui a culminé avec le rapport de la commission McPherson, laquelle a donné un tableau clair et précis de l'historique et de la situation difficile du secteur des transports canadien, tableau qu'elle a accompagné de recommandations.

Le Livre blanc *Aller sans entraves* est un contraste avec cet exemple, puisqu'il semble être né seulement du désir de ne pas manquer le coche de la déréglementation en provenance des États-Unis, et de celui de se laisser entraîner par l'enthousiasme de groupes de pression mal informés. Le contenu du document confirme cette impression. Dans son Livre blanc, le gouvernement du Canada se propose d'apporter dans le secteur des transports les changements structurels les plus importants qu'il ait subis depuis près de vingt ans. L'effet qu'auront ces changements sur le secteur des transports et sur les rapports de concurrence au sein des divers modes de transport, et entre eux, est traité presque avec désinvolture.

Le programme d'exécution des réformes montre que le gouvernement n'entend pas véritablement accepter un débat public approfondi. Six mois à peine séparent la publication du Livre blanc du dépôt du projet de loi. Pendant cette période, le secteur des transports est censé réagir et formuler sa position sur la restructuration fondamentale de la réglementation, sans avoir pour autant le forum de participation nécessaire. Ce comité est une exception.

Ces audiences nous donnent pour la première fois l'occasion de participer à un débat public sur le document *Aller sans entraves*. Mais l'on peut se demander l'influence qu'aura votre rapport puisque le gouvernement prévoit déposer un projet de loi, même pas un avant-projet, au début de l'an prochain.

Si le Canada entend imiter le modèle de la déréglementation aux États-Unis, il conviendrait de voir ce qu'a produit ce modèle, et de nous assurer que c'est bien cela que nous voulons. La première conséquence de la déréglementation aux États-Unis a été une concentration dans le secteur des transports des denrées. Aux États-Unis, trois grands transporteurs dominent le marché des chargements partiels, et en 1984, les dix premiers transporteurs ont réalisé 47 p. 100 des recettes et 69 p. 100 des bénéfices du marché des chargements partiels, alors qu'avant la déréglementation, ils avaient 32 p. 100 des recettes et 48 p. 100 des bénéfices.

Un rapide examen de la situation australienne montre que les transports suivent la même tendance depuis la déréglementation, là-bas. Pour les chargements complets, le résultat est exactement contraire. La majorité des quelque 25,000 nouvelles demandes de permis qu'a approuvées l'ICC depuis la déréglementation viennent du secteur des chargements complets. La plupart de ces nouveaux arrivants se sont très vite rendu compte qu'il leur était impossible de fonctionner dans un secteur aussi instable. La déréglementation aux États-Unis

[Text]

shippers located in the major centres, and I want to emphasize: big shippers, major centres.

The Chairman: Excuse me, are you reading from your notes, Mr. White? It is not in the brief. Is it a summary?

Mr. H. White: I am skipping through the brief.

The Chairman: I am glad you are, but I thought ... Okay. Keep skipping then.

Mr. H. White: If you are having trouble following me ...

The Chairman: I will not try to find it any more. I have your recommendations.

Mr. H. White: That is right.

The Chairman: How much more skipping do you have to do?

Mr. H. White: A fair bit more.

The Chairman: A fair bit?

Mr. H. White: Yes.

The Chairman: I hope no more than five minutes, so we can get to questions and answers.

Mr. H. White: Okay.

The Chairman: Really, your brief is exactly the same position as the Canadian ...

Mr. H. White: Very similar.

The Chairman: Mr. MacLaren and the officials there ... I see your president has come today. You have a very experienced and competent person in place of Mr. MacLaren, who was before the committee for quite a long time. He gave a very substantive brief.

Mr. H. White: Okay.

The Chairman: We really want to get to questions and answers. Perhaps you can amplify some of the remarks that you said here in the opening to members who have just come in.

Mr. H. White: Okay. That is fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: That is a much better way than just the monologue.

Mr. H. White: I would clarify that Mr. Burmaster probably appreciates the compliment. He is not our president, however.

The Chairman: Oh ... you look as though ...

Mr. Roy Burmaster (Chairman, Motor Carrier Regulation, British Columbia Motor Transport Association): Twenty-five years ago.

The Chairman: You look as though you have come through the Dease Island tunnel.

Mr. H. White: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

s'est avérée très avantageuse pour les grands expéditeurs situés dans les grands centres, et j'insiste là-dessus: gros expéditeurs, grands centres.

Le président: Pardonnez-moi, êtes-vous en train de nous lire vos notes, monsieur White? Je ne vous suis pas dans le mémoire. Est-ce que vous nous faites un résumé?

M. H. White: Je prends des extraits du mémoire.

Le président: J'en suis heureux, mais je pensais ... Très bien. Continuez à nous donner des extraits alors.

M. H. White: Si vous avez des difficultés à me suivre ...

Le président: Je ne chercherai plus à me situer dans le mémoire. J'ai vos recommandations.

M. H. White: C'est exact.

Le président: Combien d'extraits avez-vous encore à nous donner?

M. H. White: Encore plusieurs.

Le président: Plusieurs?

M. H. White: Oui.

Le président: J'espère que vous n'en aurez pas pour plus de cinq minutes, afin que nous puissions vous poser des questions.

M. H. White: D'accord.

Le président: En fait, votre position est exactement la même que celle de la ...

M. H. White: Très semblable.

Le président: M. MacLaren et les représentants ... Je vois que votre président est arrivé. C'est une personne très compétente que M. MacLaren, lequel a comparu longuement devant notre Comité. Il nous a présenté un mémoire très important.

M. H. White: Très bien.

Le président: Nous désirons vraiment vous poser des questions. Peut-être que vous pourrez reprendre certaines de vos remarques à l'intention des députés qui viennent d'arriver.

M. H. White: D'accord. C'est bien. Merci, monsieur le président.

Le président: C'est de loin préférable à un monologue.

M. H. White: Je voudrais préciser que M. Burmaster apprécie sans doute le compliment, mais qu'il n'est pas notre président.

Le président: Oh ... vous avez l'air de quelqu'un ...

M. Roy Burmaster (président, réglementation des transports routiers, British Columbia Motor Transport Association): Il y a 25 ans.

Le président: Vous avez l'air de quelqu'un qui vient de traverser le tunnel de Dease Island.

M. H. White: Merci, monsieur le président.

[Texte]

As I said, dealing with the U.S. deregulation, the major benefit is for big shippers in major centres.

Given your remarks, I would like to turn to the most important part, from our point of view. Our brief does go into detail, with respect to the U.S. marketplace and deregulation in the U.S., and emphasizes the differences between the Canadian marketplace and the U.S. marketplace. I have concern about the entry of U.S. carriers into the Canadian market, and we go into detail on that.

The one area that we want to emphasize, and which contains our greatest concern, relates to the rail competition of CN and CP. This is on page eight of the copy of the brief that you have, where we deal with rail competition. Rather than read through that whole section, I will just deal with our recommendations. It is on page 11 of your copy, the bottom left corner. You do not have numbers?

An hon. member: It is the second last page.

Mr. H. White: Anyway, we are a couple of pages past the heading "rail competition". There is a heading "Crown corporations". And I will just quote a couple of sentences from that, just after the heading "Crown corporations".

We find it ironic . . . that on the one hand the paper gives its assurances that Crown Corporations have been urged to act in a business-like manner but on the other hand they have been given the freedom of charging non-compensatory rates. It appears to us that these two concepts are mutually exclusive.

• 0915

I will leave it to you to read through some of our findings with respect to that. There is a recommendation right near the end, in which we say:

It is essential that the CNR be required to observe the dictates of the marketplace, not the dictates of their market objectives. In order for this to happen, it is imperative for the ordering and fair reordering of competitive opportunities that the CNR be privatized. We require that a privatization plan be a precondition to the implementation of any of the other recommendations being brought forward in the White Paper.

The Chairman: Yes, Mr. White, your recommendations are right on that third page of your brief. Those are the highlights of your brief.

Mr. H. White: That is right.

The Chairman: Frankly, that is the guts of your presentation. Perhaps you will want to review those quickly so we can get into questions. We really find we can learn more that way than just by reading, because staff are going to be dissecting this piece by piece and word by word.

You have three recommendations, and I am very interested in your entry to the American market or the entry of U.S. carriers, and most likely, questions will come about . . . If we

[Traduction]

Comme je le disais, à propos de la déréglementation aux États-Unis, elle a avantagé surtout les grands expéditeurs dans les grands centres.

Étant donné vos observations, je vais passer maintenant à la question la plus importante, de notre point de vue. Notre mémoire analyse en détail le marché américain et la déréglementation de ce marché, et il souligne les différences entre le marché canadien et le marché américain. L'arrivée des transporteurs américains sur le marché canadien nous inquiète, et nous en parlons en détail.

La question sur laquelle je voudrais m'arrêter plus longuement, car c'est celle qui nous préoccupe le plus, concerne la concurrence que nous font les chemins de fer CN et CP. Nous en parlons à la page 8 du mémoire que nous vous avons remis, sous le titre de «Concurrence ferroviaire». Plutôt que de vous lire toute cette partie, je vous donnerai simplement la recommandation. Vous la trouverez à la page 11, en bas à gauche. Vos pages ne sont pas numérotées?

Une voix: C'est l'avant-dernière page.

M. H. White: Quoi qu'il en soit, c'est deux ou trois pages après celle où figure le sous-titre «Concurrence ferroviaire». Celle-ci porte le sous-titre «Sociétés d'État». Je vais vous en lire quelques phrases, qui suivent ce sous-titre «Sociétés d'État».

Il nous semble ironique . . . que le gouvernement nous assure qu'il a incité les sociétés d'État à agir comme des entreprises privées, alors qu'il leur permet en même temps de fixer des tarifs non compensatoires. Ces deux concepts nous paraissent tout à fait contradictoires.

Je vous laisse le soin de lire par vous-mêmes certaines de nos conclusions à ce sujet. Il y a une recommandation, vers la fin de la page, que je vais vous lire:

Il est essentiel que les chemins de fer Nationaux soient tenus de respecter les exigences du marché, et non pas celles de leurs objectifs. Pour cela, il est indispensable que dans l'intérêt d'une structuration ou d'une restructuration équitable de la concurrence, le CN soit privatisé. Nous demandons que soit déposé un plan de privatisation avant que ne soit mise en application une seule des recommandations du Livre blanc.

Le président: Oui, monsieur White, vos recommandations sont toutes à la page 3 du mémoire. Ce sont là les principaux points de votre document.

M. H. White: C'est exact.

Le président: Franchement, je pense que l'essentiel de votre exposé est là. Peut-être pouvez-vous nous les lire rapidement, afin que nous puissions vous poser des questions. L'expérience nous a montré que c'est beaucoup plus fructueux que la simple lecture, car notre personnel se charge d'analyser le texte mot à mot.

Vous avez trois recommandations, dont une en particulier m'intéresse, celle de votre entrée sur le marché américain, ou de l'entrée de transporteurs américains chez nous, et je suis sûr

[Text]

are going to start to put up barriers to the Americans coming in, what is going to happen to us going south? But obviously, those are questions we will want to get into.

Mr. H. White: Mr. Chairman, on that basis, we are open for questions at this point.

The Chairman: Good. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank our witnesses for appearing before us today and emphasize a feeling that has previously been expressed on behalf of the trucking industries in Canada. While *Freedom to Move* is paved with good intentions, it could create chaos and could be very harmful to the Canadian trucking industry.

I have here a speech made by Mr. John F. Kennedy, the president of the Queensway Group of Companies, who spoke recently in Ottawa before the Chartered Institute of Transport, where he made an analysis of what took place in the U.S. after deregulation. I want to know from our witness if some of the experience in the U.S. has been brought to his attention and if he could confirm that is the case. Apparently, the deregulations in the trucking industry in the U.S. have brought massive concentrations in terms of the big carriers and have substantially increased their share of revenues and their share of the work. Second, the shipper costs in fact are now higher than they were before deregulation took place in the U.S.

Is this something of which you are aware? Do you want to comment?

Mr. H. White: Yes, I can comment on that. First, the concentration of the LTL general freight market in the United States, as detailed in our brief, has been quite dramatic and I think there are a lot of figures to support that, including some figures in our brief. The combined revenues of the top three carriers now represent roughly equal . . . Actually, if you take two of the top three carriers, the revenues of those carriers represent the total size of the Canadian marketplace. The concentration is continuing, and the expectation is that the top 10 carriers in the U.S. will eventually end up with 75% to 80% of the LTL market.

• 0920

On the rate side, the prices being charged for freight movement in the U.S., I think there was good evidence in the first two or three years of substantial reductions for some major shippers of their freight costs. The current evidence indicates that rates at present are roughly equal and moving above the levels when deregulation took place.

One of the things the committee should recognize, however, is that the rates in the United States at the time of deregulation were possibly the highest in the world. As a Canadian carrier with my own company operating in the United States, those markets were always the most profitable markets we ever operated in, and that has been true throughout deregulation and is true today. We can make more money operating on U.S.

[Translation]

que l'on vous posera des questions . . . Si nous dressons des obstacles à l'entrée des Américains, que trouverons-nous lorsque nous essaierons d'aller vers le Sud? Mais c'est justement ce genre de questions que nous voudrions vous poser.

M. H. White: Monsieur le président, nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Très bien. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais remercier les témoins d'être venus aujourd'hui et rappeler encore une fois un sentiment qu'ont souvent exprimé les représentants des entreprises de camionnage canadiennes. Bien que plein de bonnes intentions, *Aller sans entraves* risque d'engendrer le chaos et pourrait faire énormément de tort à l'industrie canadienne du camionnage.

J'ai ici une allocution qu'a adressée M. John F. Kennedy, président du *Queensway Group of Companies*, au *Chartered Institute of Transport*, récemment à Ottawa. Il y a donc une analyse des événements qui ont suivi la déréglementation aux États-Unis. Je voudrais demander au témoin s'il a eu connaissance de certaines expériences américaines, et s'il peut nous les confirmer. Apparemment, la déréglementation du secteur du camionnage aux États-Unis a entraîné une concentration massive des opérations en ce sens que les grands transporteurs ont augmenté de façon importante leur part des recettes et du marché. Deuxièmement, les expéditeurs payent actuellement davantage qu'ils ne payaient avant la déréglementation.

Êtes-vous au courant de cette situation? Avez-vous des observations à ce propos?

M. H. White: Oui, je peux faire des observations. Premièrement, comme nous l'avons dit dans notre mémoire, il y a eu une très forte concentration du marché des chargements partiels de denrées générales aux États-Unis, et je crois que les chiffres, dont nous vous citons certains dans notre mémoire, le prouvent abondamment. Les recettes combinées des trois plus grands transporteurs équivalent approximativement . . . En fait, les recettes de deux des trois principaux transporteurs équivalent au total du marché canadien. La concentration se poursuit, et l'on prévoit que les 10 plus grands transporteurs aux États-Unis finiront par accaparer 75 à 80 p. 100 du marché des chargements partiels.

En ce qui concerne les tarifs, c'est-à-dire le prix du transport des marchandises aux États-Unis, les chiffres démontrent, je crois, que pendant les deux ou trois premières années, certains grands expéditeurs ont bénéficié d'importantes réductions des coûts de transport. Les chiffres actuels montrent que les tarifs ont à peu près retrouvé le niveau d'avant la déréglementation, et qu'ils commencent à le dépasser.

Le Comité doit cependant savoir que les tarifs américains au moment de la déréglementation étaient probablement parmi les plus élevés au monde. Pour moi, en tant que transporteur canadien ayant une activité aux États-Unis, le marché américain a toujours été le plus rentable, et cela est resté vrai pendant la déréglementation, et c'est encore vrai aujourd'hui. Les parcours américains sont plus rentables pour nous que les

[Texte]

routes than we can in Canada. In my experience that has been true not only in recent times but for the past 20 years.

Rates in Canada are not high by any standard. Rates in Canada have always been substantially less than in the United States. They still are, and they will be whether we go through this process or not, and rates in Canada will not be substantially affected by deregulation for the broad range of shippers. Some major shippers and major receivers of freight, just through their economic clout, will be able to take advantage of the situation, but even those opportunities will be very few and far between.

Mr. Ouellet: One of the other aspects that was raised in Mr. Kennedy's speech is the consequence of deregulation on small and medium-sized manufacturing companies in the U.S. Those companies who do not have access to the large truckload volumes required to take advantage of carrier discounts are therefore left with the burden of having to pay higher freight charges in order to offset the lower rates being charged to the large-volume shippers. Therefore the principle of the large shippers paying less and the small shippers paying more had some serious implications for American business. Therefore, on what Mr. Kennedy was saying, it is not exclusively the trucking companies that could be affected but certainly a large number of Canadian businesses.

Do you think the losers in a quick deregulation in Canada could not only be a number of small trucking companies but also a number of regional and interregional carriers who . . .

Mr. H. White: Yes, and we are not here as an association to protect the interests of any particular trucking company. We are concerned about the industry and the overall impact of the economic benefits to Canada. As far as we can see, there will be few, if any; but beyond that, in terms of the U.S. experience, what you have stated I believe is true. I have seen reports and read various reports along those lines.

The other area, in which some studies are just coming out now, has been the impact of deregulation on smaller communities. We point out in our brief that Canada is a country of small communities. We have only 3 major cities in this whole country as opposed to something in the order of 40 or 50 cities in the United States of 1 million population or more.

This country—and I certainly do not need to give a geography lesson to this group—is spread out over a vast geographic spread. British Columbia is a good example of that. British Columbia has one major city and a very large number of small communities. If we deregulate to the degree that it is up to the dictates of the marketplace as to who goes where then I can assure you that a number of companies will not go to small communities or, if they do go to small communities, the rates will be raised substantially and the service will be decreased. It is as simple as that.

Under the present situation we have regulation and a restricted number of carriers are given authority to go to certain communities. But there is a requirement that they service those communities on a daily level, generally on a daily

[Traduction]

parcours canadiens. Et d'après mon expérience, ce n'est pas un fait récent, c'est ainsi depuis 20 ans.

Qu'on les compare à n'importe quels tarifs, les tarifs canadiens ne sont pas élevés. Ils ont toujours été de loin inférieurs aux tarifs américains. Ils le demeurent, et ils le demeureront avec ou sans déréglementation; les tarifs canadiens ne changeront pas beaucoup à la suite de la déréglementation, en ce qui concerne l'ensemble des expéditeurs. Certains grands expéditeurs et certains grands destinataires de marchandises, profiteront de la situation, grâce à leur pouvoir économique, mais même ces occasions-là resteront rares.

M. Ouellet: Un autre aspect de la déréglementation qu'a mentionné M. Kennedy dans son allocution est celui de ses conséquences pour les petites et moyennes entreprises manufacturières américaines. Ces entreprises, qui n'ont pas les importants chargements complets nécessaires pour obtenir des rabais, sont obligées de payer des tarifs plus élevés pour compenser les tarifs préférentiels accordés aux grands expéditeurs. Le fait que les grands expéditeurs paient moins et les petits davantage a eu des conséquences graves pour les entreprises américaines. Par conséquent, d'après ce que disait M. Kennedy, ce ne sont pas seulement les compagnies de camionnage qui pourraient être touchées, mais un grand nombre d'entreprises canadiennes.

Pensez-vous que les perdants d'une déréglementation irréfléchie pourraient être non seulement les petites entreprises de camionnage, mais aussi un certain nombre de transporteurs régionaux et interrégionaux qui . . .

M. H. White: Oui, nous ne sommes pas ici seulement pour protéger les intérêts d'une entreprise de camionnage donnée. Nous nous inquiétons des conséquences du Livre blanc pour le secteur en général, ainsi que des avantages économiques pour le Canada. Pour autant que nous puissions juger, il y en aura peu mais à part cela, pour ce qui est de l'expérience américaine, je crois que ce que vous dites est vrai. J'ai lu divers rapports qui disaient la même chose.

D'autres études commencent à peine à paraître sur l'effet qu'a eu la déréglementation sur les petites localités. Nous rappelons dans notre mémoire que le Canada est constitué de petites localités. Nous n'avons que trois grandes villes, alors que les États-Unis ont 40 ou 50 villes de plus d'un million d'habitants.

Notre pays—et ce n'est certainement pas à moi de vous donner une leçon de géographie—couvre une vaste surface. La Colombie-britannique est un bon exemple. Nous avons une grande ville et d'innombrables petites localités. Si nous poussons la déréglementation au point où le marché seul décide des services, je peux vous assurer que bien des compagnies ne desserviront pas les petites localités, ou si elles le font, elles augmenteront fortement leurs tarifs et diminueront les services. C'est aussi simple que cela.

Actuellement, le marché est réglementé, et seul un certain nombre de transporteurs sont autorisés à desservir certaines localités. Mais ils doivent les desservir quotidiennement, en général, ou du moins offrir un service régulier. Ce ne sera plus

[Text]

basis or on a stated schedule. Those kinds of service will not be continued. Let us face it, running from Vancouver to Cache Creek or Vancouver to Red Deer, Alberta does not require . . . The amount of freight that moves on those lines does not require daily service by every carrier in the country.

• 0925

Mr. Ouellet: I have two quick questions to end my round, Mr. Chairman. Yesterday we spent a lot of time talking about the railways and the possibilities of allowing them to have confidential contracts. I would like to hear from the witness his view on this area and how confidential contracts would in some way affect very profoundly the trucking industry.

The Chairman: I understand you do not want confidential contracts on domestic freight.

Mr. H. White: Yes. We understand the problem the railroads have in dealing with the U.S. railroads. We have that same situation with a railroad right here in British Columbia, B.C. Rail, which has been set free to make confidential contracts on freight that ultimately moves into the United States. We understand that problem and we are not objecting to allowing our two national railroads the ability to compete head to head with the U.S. railroads. But when we get into the domestic market, the only competition that exists for the two railroads, other than the competition that exists between the two of them, is the trucking industry.

As I think this committee is well aware, not only do the two railroads own railroads, but they own the two largest trucking companies in this country. So what we are doing is creating a situation, if we give them the ability to make confidential contracts, of essentially, without anybody having an opportunity to do anything about it, using the massive economic clout these two railroads have in the situation where they have captive customers in small communities along their rail line. In essence, what we are handing them is the ability to do whatever the hell they want and in whatever manner they want and with no requirement to make money.

As we well know, the CNR has a long history of not making money and being bailed out by the taxpayers of this country. In fact, in recent weeks, as you are aware, they have announced that they intend to sell off their trucking subsidiary, which at the present time, I understand, is losing the Canadian taxpayer a million dollars a week. The whole history particularly of the CN is one in which there has been absolute waste, complete mismanagement, and an inability to react to the marketplace in any rational way at all.

As a representative of the trucking industry, we see that what they have tried to do without having the ability to make confidential contracts is to try to put the trucking industry out of business at the expense both of the trucking industry and the Canadian taxpayer. If we give them the right to make confidential contracts they will just do so more flagrantly than in the past. The upshot of the whole thing will be a very weak if in fact in-place trucking industry and a government-owned railroad losing even more money than it does today.

[Translation]

le cas. Il faut voir les choses en face, le trajet de Vancouver—Cache Creek ou Vancouver—Red Deer, en Alberta, ne requiert pas . . . Le volume de marchandises à transporter sur ces parcours ne nécessite pas un service quotidien assuré par tous les transporteurs du pays.

M. Ouellet: Je voudrais terminer mon tour en posant deux brèves questions, monsieur le président. Nous avons longuement parlé hier des chemins de fer et de la possibilité de leur permettre de conclure des contrats confidentiels. Je voudrais avoir le point de vue du témoin sur ce sujet, et savoir s'il pense que les contrats confidentiels auront un effet profond sur le secteur du camionnage.

Le président: Si j'ai bien compris, vous êtes contre les contrats confidentiels pour le transport à l'intérieur du pays.

M. H. White: C'est cela. Nous comprenons les difficultés des chemins de fer dans leurs rapports avec les chemins de fer américains. Nous avons la même situation ici en Colombie-Britannique, avec *B.C. Rail* à laquelle l'on a permis de conclure des contrats confidentiels pour le transport des marchandises destinées aux États-Unis. Nous comprenons la difficulté, et nous n'avons rien contre l'idée de permettre à nos deux chemins de fer nationaux de soutenir la concurrence avec les chemins de fer américains. Mais sur le marché intérieur, la seule concurrence que doivent soutenir les deux chemins de fer, autre que la concurrence qu'ils se font entre eux, est celle du camionnage.

Comme le savent sans doute les membres du Comité, les deux compagnies de chemin de fer sont aussi propriétaires des deux plus grandes compagnies de camionnage du pays. Si nous leur permettons de conclure des contrats confidentiels, nous leur permettrons en fait de profiter de leur énorme puissance économique, dans les localités le long de la voie ferrée où les clients sont captifs, sans que personne puisse intervenir. En fait, nous leur permettrions de faire tout ce que bon leur semble, et sans même exiger que ce soit rentable.

Comme chacun sait, le CN a depuis longtemps l'habitude de ne pas réaliser de bénéfices et de se faire aider par les contribuables. En fait, ces dernières semaines, comme vous le savez, le CN a annoncé son intention de vendre son entreprise de camionnage qui coûte actuellement aux contribuables canadiens un million de dollars par semaine. Toute l'histoire du CN est une longue litanie de gaspillage, de gestion inepte et d'incapacité à s'adapter au marché.

En tant que représentant du secteur du camionnage, nous estimons que le CN a essayé, sans pouvoir recourir aux contrats confidentiels, de supplanter les camionneurs, au détriment tant des sociétés de camionnage que du contribuable canadien. Si nous leur donnons maintenant la possibilité de signer des contrats confidentiels, ils le feront encore plus ouvertement que par le passé. Il en résultera une industrie du camionnage fort chancelante, si même elle se maintient, et un

[Texte]

Mr. Ouellet: Could I ask you in conclusion to indicate to the members of the committee what you mean when you say in the closing paragraph of your submission:

There must be sufficient time given to allow the proper development of a fitness test and further define the commitment to safety which we support as a necessary component of any deregulatory reform initiative.

What do you mean by sufficient time?

Mr. H. White: In a specific number of months or years or whatever?

Mr. Ouellet: Yes.

• 0930

Mr. H. White: The ICC has a fitness test which they are still in the process of developing. It is difficult to say how long it would take to develop it. The problem we have at the present time is that we have not really got into serious discussions with government agencies over what is required in the way of a fitness test. What we are talking about here is defining what kind of programs must be in place in trucking companies to ensure that the equipment is safe; that the drivers can drive safely; that the proper preventive measures are being set up within companies and within the industry and within the government to police the industry so the highways of this country are safe.

The industry itself has done a lot in that regard. Certainly we are ready to go. We believe our record is such that we do not need to be ashamed of it. On the other hand, if we are going to open up the industry to whomever has enough money to buy a truck, then we believe one of the tests that should be applied is does that individual or does that company know what he is doing on the highway?

Mr. Ouellet: But do you say that extra-provincial trucking should not be deregulated until these tests are defined or until a certain time has been allowed to the industry properly to respond and prepare itself?

Mr. H. White: Yes; and I believe there also has to be enough time so there is agreement between the provincial governments, which currently have the jurisdiction in regulating transportation . . . there has to be enough time so that there is agreement between the provinces and the territories and the federal government so that we do not end up . . . Hopefully one of the benefits of going through this process would be that we could get away from different rules in every jurisdiction across this country. As an executive with a company that operates across Canada, I can tell you the difficulties we face just in paperwork, dealing with each province, and in our case with each state we operate in in the United States, are just crazy. It is a waste of both time and money. We should have a single set of regulations that both the provinces and the federal government can agree on.

[Traduction]

chemin de fer d'État qui perdra encore plus d'argent qu'il n'en perd actuellement.

M. Ouellet: Pour terminer, pourrais-je vous demander d'expliquer aux membres du Comité ce que vous entendez lorsque dans votre dernier paragraphe vous dites:

Il faut prévoir un délai suffisant pour permettre la mise au point d'un test d'aptitude et pour définir avec plus de précision l'engagement à une opération sécuritaire, que nous considérons comme essentielle dans toute initiative de déréglementation.

Qu'entendez-vous par un délai suffisant?

M. H. White: Vous voulez que je vous donne un nombre précis de mois ou d'années?

M. Ouellet: Oui.

M. H. White: L'ICC a en préparation un test d'aptitude. Il serait difficile de dire quand il sera prêt. Le problème, à l'heure actuelle, est que nous n'avons pas encore discuté sérieusement avec les organismes gouvernementaux du genre de test d'aptitude nécessaire. Il s'agit en fait de définir le type de programmes devant s'appliquer au transport routier pour s'assurer que le matériel des entreprises de camionnage est sécuritaire; que leurs chauffeurs conduisent prudemment; que les sociétés, le secteur et le gouvernement prennent les mesures préventives voulues pour réglementer le transport et assurer ainsi la sécurité des routes canadiennes.

Le secteur lui-même a beaucoup fait à cet égard. Nous sommes certainement prêts à agir. Nous estimons que nous n'avons pas à avoir honte. Par contre, si nous ouvrons ce secteur à quiconque a suffisamment d'argent pour acheter un camion, il faudra certainement vérifier si l'individu ou la société en question sait ce qu'il ou elle fait sur la route?

M. Ouellet: Dites-vous alors que le camionnage interprovincial ne devrait pas être déréglementé tant que ces tests n'auront pas été mis au point ou tant que l'on n'aura pas donné au secteur le temps de se préparer?

M. H. White: Oui, et j'estime qu'il faut également prévoir suffisamment de temps pour que les gouvernements provinciaux parviennent à une entente puisque c'est eux qui réglementent les transports . . . Il faut que les provinces et les territoires se mettent d'accord avec le gouvernement fédéral . . . On peut espérer qu'un des avantages de tout ce processus sera d'uniformiser la réglementation au Canada. À titre de dirigeant de société qui opère dans tout le Canada, je puis vous dire que nous ne sortons pas de la paperasserie que nous demande chacune des provinces et chacun des États, puisque nous circulons également aux États-Unis. Les provinces et le gouvernement fédéral devraient se mettre d'accord sur un règlement unique.

[Text]

Mr. Belsher: Picking up on your last remark, Mr. White, do you feel we should . . . In 1954 interprovincial was turned over to each province. Do you really feel this should be brought back under one umbrella, or do you feel it should be done collectively by the provinces and the territories?

Mr. H. White: That is a difficult question to answer, in that we are involved naturally with the provincial governments as well as the Government of Canada at the present time. I am not sure what the right answer to that is. The answer the industry hopes the governments could reach is that they could agree on the basics. Whether the provinces do the regulating or the Government of Canada does the regulating really does not matter to us, as long as we approach one set of regulations across this country.

Mr. Belsher: In your brief you talk about the privatization of the CN. Are you wanting that to go beyond just getting rid of the trucking division to the total railway itself? Or do you want a guarantee that they are out of the trucking industry?

Mr. H. White: No, we believe until the CNR is privatized and they have some concept of the need to make a profit we will be faced forever with the situation of them losing money. That is their history. If we are going to an economic and market-driven system, then get that company into the marketplace, where it has to compete with the rest of us for capital, for people, and for markets.

Mr. Belsher: The Minister has already . . . their requirement is they have to do their own financing.

• 0935

Mr. H. White: We see the current steps as an indication that they are going to get out of the trucking business, and that the most current commitment to make a profit is a laudable first step, but we doubt whether it will happen.

Mr. Belsher: Is that right? In your brief you also mention a container depot that is being put out at Port Mann. Do you not feel that is in view of the competition from across the border?

Mr. H. White: Again, particularly in the container situation in Vancouver—we have a very difficult labour situation in the Port of Vancouver—there have been a lot of dislocations in the marketplace, as far as we are concerned, due to a very aggressive port in Seattle really taking advantage of this situation in Vancouver which hopefully will be resolved in the next round of negotiations.

Again, certainly that could be part of their reasons for doing it. As for container ports, inter-modal, piggyback ramps and so on, I guess our major objection to that is again that we are in a situation in which in essence, as we see it, taxpayers' money is used to build facilities for an operation that does not make a return to the investor.

Mr. Belsher: Does your organization feel that private trucking will increase in a deregulated environment more so than the groupings that you represent or will it remain much in the same mix?

[Translation]

M. Belsher: Monsieur White, estimez-vous . . . En 1954 la réglementation des transports interprovinciaux a été laissée à chaque province. Estimez-vous vraiment que cela devrait être recentralisé ou que les provinces et les territoires devraient collectivement parvenir à une réglementation unique?

M. H. White: Question difficile car à l'heure actuelle, nous devons traiter à la fois avec les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral. Je ne sais pas quoi répondre. Toutefois nous espérons que les gouvernements réussiront à se mettre d'accord sur certains points fondamentaux. Que les provinces se chargent de la réglementation ou que le gouvernement fédéral s'en charge nous importe peu, à condition que la réglementation ne change pas d'un bout à l'autre du pays.

M. Belsher: Vous avez préconisé la privatisation du CN. Souhaitez-vous que cela porte non seulement sur le service de transport routier mais également sur l'ensemble? Ou voulez-vous une garantie que le CN abandonne le transport routier?

M. H. White: Non, nous estimons que tant que le CN n'aura pas été privatisé, il ne comprendra pas la nécessité de faire des bénéfices, et il perdra toujours de l'argent. Cela a toujours été comme ça. Si nous nous orientons vers un système économique dirigé par le marché, il faut soumettre cette société aux forces du marché afin qu'elle fasse face à la concurrence pour les capitaux, le personnel et les marchés.

M. Belsher: Le ministre a déjà . . . On demande que la compagnie se charge elle-même de son financement.

M. H. White: Nous considérons que les mesures que l'on prend actuellement indiquent que CN va abandonner le transport routier et que la décision de faire des bénéfices est un premier pas tout à fait louable, bien que nous doutions quelque peu des résultats.

M. Belsher: C'est vrai? Vous mentionnez également dans votre mémoire un dépôt de conteneurs à Port Mann. N'estimez-vous pas que cela est dû à la concurrence venant de l'autre côté de la frontière?

M. H. White: Là encore, surtout pour ce qui est des conteneurs à Vancouver—la situation syndicale est très houleuse dans le Port de Vancouver—il y a eu des tas de bouleversements sur le marché parce que le port très dynamique de Seattle a profité de la situation difficile qui sévissait à Vancouver. Nous espérons que les choses s'amélioreront lors des prochaines négociations.

C'est peut-être une des raisons pour lesquelles ce dépôt se trouve là. Pour ce qui est des ports de conteneurs, des gares intermodales, des rampes rail-routes, etc., notre objection majeure est qu'à notre avis, on puise au trésor public pour construire des installations en vue d'un service qui n'est pas rentable pour l'investisseur.

M. Belsher: Votre groupe estime-t-il que les transports routiers privés augmenteront plus que les groupes que vous représentez dans un contexte déréglementé, ou que les proportions resteront essentiellement les mêmes?

[Texte]

Mr. H. White: By private trucking do you mean shippers owning their own fleets?

Mr. Belsher: Yes.

Mr. H. White: It is really hard to read. The explosive growth in the United States has been in the truckload segment and that is an area which has a very low capital requirement. To get into the business all you need is a tractor and a trailer, which you can rent. We anticipate a similar thing to happen here in Canada.

We also anticipate a concentration in the LTL end of the business. This is leaving aside the rail argument, assuming we all survive. Under pure deregulation of the trucking industry we would see a greater concentration of the LTL business in the hands of maybe four or five major LTL trucking companies which have a high capital requirement to build terminals and freight-handling equipment beyond just trucks, an explosion in the truckload end of the market which has a low-entry cost, and a shake-out over four or five years, and we would probably end up pretty much with the same number of people in the business as we have right now.

Mr. Belsher: Getting back to the area of the confidential contracting that the railways would like to see—and you have already alluded to the necessity for it because of the competition they have from across the land—do you feel there should be a floor rate or that some sort of mechanism be put in place so that they cannot go below a . . .

Mr. H. White: I guess we would question it. We understand the need for confidential contracts for crossing the border; the question really is, why do they need them on the domestic freight and what possible reason is there for a confidential contract? Who are we keeping it secret from? If they say that they want to give a better deal to Great Lakes Paper as opposed to Abitibi, it would seem to me the paper companies would have an argument to say: hold it, what are we talking about here?

What is the reason for the confidential contracts? The only reason we can come up with is that if the rates are confidential, the competition cannot tell what they are, and it reduces competition. If they choose to service a customer at a loss, particularly in the case of the CNR, the only reason for keeping it confidential is so that the taxpayers, the shareholders, do not know they are losing money. I have no answer for why they want confidential contracts.

• 0940

The Chairman: Mr. White, I am going to interject here on your last answer to Mr. Belsher. This is the whole . . . I could understand from your premise why you cannot understand the reason for confidential contracts. But as I understand it, the reason for confidential contracts . . . Perhaps the catalyst was from the United States and the Staggers Act and all the things that are going on down there. But surely if you can make a confidential contract, your trucking company, and I can make a confidential contract with one of your competitors, there is more competition potentially.

[Traduction]

M. H. White: Par transporteurs privés voulez-vous dire les expéditeurs qui sont propriétaires de leur propre parc?

M. Belsher: Oui.

M. H. White: C'est difficile à dire. L'explosion aux États-Unis a touché le secteur de l'affrètement qui n'exige pas grand capital. Pour se lancer là-dedans, il suffit d'un véhicule articulé, que l'on peut louer. Nous prévoyons quelque chose d'analogue au Canada.

Nous prévoyons aussi une concentration dans les entreprises de groupage. Ceci ne tient pas compte des transports ferroviaires et suppose que nous survivons tous. Avec la déréglementation pure et simple du transport routier, les entreprises de groupage se concentreraient en quatre ou cinq grosses firmes de transport groupé qui exige beaucoup de capital pour construire les gares et installer le matériel de manutention nécessaire en dehors des camions, une explosion des entreprises d'affrètement qui exigent peu de capitaux et, après quatre ou cinq ans, un certain tassement, ce qui à la fin donnerait un nombre d'entreprises analogues à celui que nous avons aujourd'hui.

M. Belsher: Pour en revenir aux contrats confidentiels que semblent souhaiter les chemins de fer—vous avez déjà dit que ce serait nécessaire du fait de la concurrence venue d'ailleurs—estimez-vous qu'il devrait y avoir un plancher ou qu'un genre de mécanisme devrait être mis en place pour les empêcher de descendre au-dessous . . .

M. H. White: Nous avons certains doutes à ce sujet. Nous comprenons qu'il est nécessaire d'avoir des contrats confidentiels pour traverser la frontière, mais on peut se demander pourquoi ils les veulent aussi pour le transport de marchandises au Canada et quel prétexte on peut invoquer pour les réclamer? À qui les cacher? S'ils déclarent qu'ils veulent offrir de meilleures conditions à *Great Lakes Paper* plutôt qu'à Abitibi, il me semble que les papeteries pourraient alors dire: Hé là, qu'est-ce qui se passe?

Pourquoi des contrats confidentiels? La seule raison que nous puissions y voir est qu'avec des tarifs confidentiels, les concurrents ne les connaissant pas, cela diminue la concurrence. S'ils choisissent de servir un client à perte, particulièrement dans le cas du CN, la seule raison pour laquelle on garde cela confidentiel est qu'ainsi les contribuables, les actionnaires, ne savent pas qu'ils perdent de l'argent. Je ne sais vraiment pas pourquoi ils veulent que ces contrats soient confidentiels.

Le président: Monsieur White, permettez-moi de revenir sur votre dernière réponse à M. Belsher. C'est tout . . . je comprends d'après ce que vous avez dit tout à l'heure pourquoi vous ne vous expliquez les contrats confidentiels. D'après moi, si l'on insiste pour que le contrat soit confidentiel . . . peut-être qu'en fait tout est venu de la *Staggers Act* aux États-Unis et de tout ce qui se passe là-bas. Il est en tout cas certain que si votre société de camionnage peut signer un contrat confidentiel et si je peux pour ma part en signer un avec un de vos concurrents, cela devrait accroître la concurrence.

[Text]

You said confidential contracts restrict competition. That is why I am interjecting, because I did not understand you. I do not know if I understood you correctly.

Mr. H. White: I will tell you right now that the company I work for will not enter into non-compensatory, confidential or otherwise, contracts with anybody. We are in business to make money, not . . .

The Chairman: Well non-compensatory and confidential are not necessarily the same.

Mr. H. White: I think they are, Mr. Chairman; I really do think they are. It may only be coincidence, but in fact they are the same. I would put forward that our major concern with the confidential contracts and with anything else is that CNR is a publicly-owned corporation. It is losing its ass—excuse me—and it is time we cleaned that thing up. Giving them more excuses is not the answer.

The Chairman: I agree with you there. I am sorry, Mr. Belsher, but your . . .

Mr. Belsher: I have just one more small question on confidential contracts. How long do you think confidential contracts remain confidential—or do they remain confidential?

Mr. H. White: I have no idea; I have never dealt with one.

Mr. Belsher: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thanks. Time is moving on here. Mr. Angus and then Mr. Plourde.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome. I want to start with where you left off in your comments about CN in terms of . . . I think a number of years ago you were probably correct in terms of the losses, but my impression is that over the last few years, because of the mandate given to them by the government, they have been operating as if they were a private concern. They have not been going to the government in the last eight years for bailout money.

Having said that, I think the reality is—and we made this point yesterday and we have made it a number of times—that in this day and age, regardless of the stripe of the government, if there is an industry in this country that is deemed to be important, whether it is a transportation industry or a financial institution or a manufacturing institution or facility, the government will step in and provide some financial assistance. So would you not agree that it really does not matter any more whether or not a transportation industry is owned by shareholders or by the Government of Canada or the government of a province?

Mr. H. White: I think there is a major difference, although I would grant you that there have been a number of bail-outs. I guess we see it as the CN has the ultimate safety net.

Mr. Benjamin: So does CP.

[Translation]

Vous dites au contraire que les contrats confidentiels limitent la concurrence. C'est pourquoi je vous ai arrêté, je ne comprends pas. Je me demande si je vous ai bien compris.

M. H. White: Je puis vous dire tout de suite que la société pour laquelle je travaille ne signera jamais de contrats à perte, qu'ils soient confidentiels ou non. Nous travaillons pour gagner de l'argent, non pas . . .

Le président: Ma foi, à perte et confidentiel ne veulent pas forcément dire la même chose.

M. H. White: Je crois que si, monsieur le président; c'est vraiment ce que je pense. C'est peut-être simplement une coïncidence mais c'est ce à quoi cela correspond. Je puis vous dire que ce qui nous soucie le plus au sujet des contrats confidentiels et de tout cela, c'est que le CN est une société nationalisée. Elle perd sa culotte—excusez-moi—et il est temps que nous réglions ce problème. Ce n'est pas en lui trouvant toujours des excuses que nous y parviendrons.

Le président: Je suis bien d'accord avec vous là-dessus. Je suis désolé, monsieur Belsher, mais . . .

M. Belsher: Je n'ai plus qu'une petite question à propos des contrats confidentiels. Combien de temps pensez-vous que les contrats confidentiels devraient rester confidentiels—et d'ailleurs le reste-t-il?

M. H. White: Je n'en ai aucune idée; je n'ai jamais traité de cette façon.

M. Belsher: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. L'heure tourne. M. Angus, puis M. Plourde.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Bienvenue, messieurs. J'aimerais revenir sur ce que vous disiez à propos du CN et . . . vous avez probablement raison si vous considérez les pertes d'il y a quelques années mais j'ai l'impression que ces dernières années, dans le cadre du mandat qui lui a été imparti par le gouvernement, cette société a fonctionné comme une société privée. Elle n'a pas redemandé au gouvernement de la renflouer depuis huit ans.

Cela dit—et c'est ce dont on parlait hier et à d'autres occasions—la réalité est qu'à notre époque, quel que soit le parti au pouvoir, s'il y a une industrie que l'on considère importante, qu'il s'agisse des transports ou des institutions financières ou encore d'une industrie quelconque, le gouvernement n'hésite pas à lui apporter une aide financière. Ne convenez-vous pas alors que peu importe qu'une société de transport soit privée ou publique?

M. H. White: Je crois qu'il y a une grosse différence, bien qu'un certain nombre de sociétés ont été renflouées par le gouvernement. Je suppose que nous considérons que le CN bénéficie de l'ultime filet de sécurité.

M. Benjamin: Tout comme CP.

[Texte]

[Traduction]

• 0945

Mr. H. White: And probably CP does too. As far as we are concerned, there is an attitude and a culture that grows in a company when it believes its survival depends on its ability to manage its affairs. Whether or not we have the Dome situations, the bank situations or whatever, the kind of situation that exists in this country requires that we... Even if those safety nets are there for the major corporations in our country—maybe they should not be, but the fact is that they are—I still believe there is a culture and a management style that develops in a company when it at least believes that what it does determines its future.

Mr. Angus: I can introduce you to a number of former CN employees who would suggest that CN is every bit as nasty in terms of their cost cutting as CP is. Perhaps what we have are long memories, and we have not been prepared to recognize that there has been a change, that it is something we are going to have to get used to—maybe they are operating as a private company. I am not necessarily saying that is good from my perspective, because I think they are there to provide a public good.

Mr. H. White: The only other comment I could make on that is that maybe they are. Why do we not just make it that they are? I mean, why maybe? It does not have to be maybe.

Mr. Angus: Does that include paying back the public investment?

Mr. H. White: How do you mean that?

Mr. Angus: Well, the money the people of Canada have put in there over the years.

Mr. H. White: The people of Canada are like the investors in any other corporation: you take your chances. Unfortunately, the taxpayers of Canada have not had a lot of choice on whether they invest or not. Nevertheless, they are the owners and they are a building, a company, or anything else and you want to sell it, all you can get is what someone will pay for it.

Mr. Angus: Okay. Let me leave that one for a moment. When you were responding to Mr. Belsher, you got into the area of private carriage versus for-hire carriage. When we heard from your national body as well as from the OTA, we talked about the question of the companies who either own or lease their own fleets to move their own products, and whether or not they would avail themselves in a deregulated environment of a back-haul provision. It was suggested by the other two groups that in effect there would be a reduction in the number of fleet operations, that they would turn to the for-hire carriage to move their products. Would you agree or disagree with that suggestion?

Mr. H. White: I am sorry, I am not sure where you ended up on that. The suggestion was that if there was deregulation the private fleets would reduce in size?

Mr. Angus: Or fewer firms would have their own fleets.

M. H. White: Et probablement le CP aussi. Nous sommes convaincus que lorsqu'une société sait que sa survie dépend de sa capacité à gérer ses affaires, son attitude et sa façon de voir les choses sont tout à fait différentes. Qu'il y ait des cas comme Dome, comme les banques ou autres, le genre de situation que nous connaissons au pays exige que nous... Même si ces filets de sécurité existent pour les grandes sociétés—peut-être qu'il serait préférable qu'ils n'existent pas, mais ils existent—je continue à croire qu'il y a un comportement et un style de gestion différents lorsqu'une société sait que ce qu'elle fait détermine son avenir.

M. Angus: Je pourrais vous présenter un certain nombre d'anciens employés du CN qui vous diraient que le CN est tout aussi strict que le CP lorsqu'il s'agit de diminuer ses coûts. Peut-être avons-nous la mémoire trop longue et n'avons-nous pas reconnu que les choses ont changé, qu'il va falloir nous habituer au fait que cette société fonctionne maintenant comme une société privée. Cela ne veut pas nécessairement dire que j'approuve, car j'estime qu'il y a là un service public à offrir.

M. H. White: Peut-être est-ce le cas mais alors, pourquoi ne pas en faire une société privée? Pourquoi rester dans l'incertitude?

M. Angus: Cela exigerait-il de rembourser l'investissement public?

M. H. White: Que voulez-vous dire?

M. Angus: Les fonds que la population canadienne y a consacrés toutes ces années.

M. H. White: La population canadienne est comme les investisseurs de toute autre société: elle doit prendre des risques. Malheureusement, les contribuables canadiens n'ont pas souvent eu la possibilité de décider s'ils voulaient ou non investir. Ce sont néanmoins les propriétaires et c'est un problème dont ils n'arrivent pas à se débarrasser. Lorsque l'on investit dans un immeuble, une société ou toute autre chose et que l'on veut ensuite vendre, tout ce que l'on obtient, c'est ce que quelqu'un est prêt à payer.

M. Angus: D'accord. Passons à autre chose. En répondant à M. Belsher, vous avez parlé de la différence entre le camionnage privé et le camionnage de location. Lorsque nous avons entendu votre association nationale ainsi que l'OTA, nous avons parlé des firmes qui sont propriétaires de leur propre parc ou qui le louent afin de transporter leur propre produit et nous nous sommes demandés si avec la déréglementation, elles se prévaudraient de la possibilité de charger au retour. Les deux autres groupes nous ont déclaré que le nombre de parcs diminuerait et que ces firmes auraient recours aux camions de louage pour transporter leurs produits. Qu'en pensez-vous?

M. H. White: Je suis désolé mais je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. On a dit qu'avec la déréglementation, les parcs diminueraient?

M. Angus: Ou que moins de firmes seraient propriétaires de parcs.

[Text]

Mr. H. White: I think it could go either way. Canada is such a fractured marketplace that it could happen in Ontario and Quebec and the opposite thing could happen out here. What we have is the situation in many places—the interior of British Columbia, for example—where essentially the freight is moving into the interior and coming out of the interior are products like ore, pulp, lumber, and so on, which have been the traditional back-hauls for the for-hire carriers. It is hard to say. It could go either way; it would really depend on the particular marketplace. There are certain advantages to private carriers looking after their own needs. If they have the ability to arrange back-haul for whichever direction is empty for them that could encourage them to grow. On the other hand, it could go the other way. It is not a very simple thing.

Mr. Angus: In your earlier comments in response to Mr. Ouellet's questioning you indicated that it was your belief that for the small communities service would decline ultimately and prices would go up ultimately as compared to the larger centres.

• 0950

We heard again from, in this case, the OTA, that they felt service would remain constant; there would be no change but there would be an increase in costs. Is the pattern of trucking in British Columbia significantly different from Ontario's to provide for that difference—the difference being the change in the level of service?

Mr. H. White: You could compare British Columbia to northwestern Ontario; you certainly cannot compare British Columbia to southwestern Ontario and Quebec.

Yes, in those terms it is quite different. What we have is Vancouver—and I do not know how familiar you are with the geography of British Columbia . . .

Mr. Angus: I am getting more familiar day by day.

Mr. H. White: —but the largest city in the interior of British Columbia is Prince George, and I think the population of Prince George and area is in the order of 80,000. That is the largest centre outside of Vancouver; and it scales down from there.

My company services every grocery store and gas station along the Alaska Highway from Dawson Creek to Whitehorse, most of which is in British Columbia. We run a scheduled service to those locations once a week. That would be an early casualty of deregulation.

Mr. Angus: I have not had the chance to read your brief fully, but are you saying that for the trucking industry deregulation is not the way to go?

Mr. H. White: We agree with the basic principles put forward in *Freedom to Move*, and we agree that there has to be, definitely, an examination of the existing regulations and a rationalization among the provinces, which is an ongoing process. There have been meetings over the last two years among the responsible people in the provinces, attempting to

[Translation]

M. H. White: Je crois que l'une ou l'autre éventualité est possible. Le Canada représente un marché tellement fracturé que ce pourrait être le cas en Ontario et au Québec et l'inverse ici. Il se trouve que très souvent—l'intérieur de la Colombie-Britannique est un bon exemple—les marchandises vont vers l'intérieur alors que de l'intérieur arrivent les produits comme le minerai, les pâtes, le bois, etc. qu'ont traditionnellement chargés au retour les transporteurs de louage. C'est difficile à dire. L'une ou l'autre éventualité est possible; tout dépendrait en fait du marché particulier. Les transporteurs privés voient certains avantages à s'occuper de leurs propres besoins. S'ils peuvent s'organiser pour charger au retour, quelle que soit la direction dans laquelle ils voyagent à vide, cela pourrait les inciter à se développer. Par contre, l'inverse est possible. Ce n'est pas évident.

M. Angus: Vous avez dit tout à l'heure en réponse à M. Ouellet qu'à votre avis le service offert aux petites localités déclinerait et que les prix monteraient relativement aux centres plus importants.

L'OTA nous a déclaré qu'à son avis les services demeureraient constants; que cela ne changerait rien mais que les coûts augmenteraient. Le camionnage est-il tellement différent en Colombie-Britannique et en Ontario pour justifier cette perception différente?

M. H. White: On peut comparer la Colombie-Britannique au nord-ouest de l'Ontario; ce n'est par contre pas comparable au sud-ouest de l'Ontario ni au Québec.

On peut donc dire que le camionnage est là très différent. Nous avons Vancouver—et je ne sais pas si vous connaissez bien la géographie de la Colombie-Britannique . . .

M. Angus: De mieux en mieux tous les jours.

M. H. White: . . . mais la plus grande ville dans l'intérieur de la Colombie-Britannique est Prince George et je crois que sa population est de l'ordre de 80,000. C'est le plus grand centre en dehors de Vancouver; tous les autres sont moins importants.

Ma firme dessert toutes les épiceries et toutes les stations-services de la route de l'Alaska de Dawson Creek à Whitehorse, ce qui est presque entièrement en Colombie-Britannique. Nous avons un service régulier une fois par semaine. Ce serait un des services qui tomberait rapidement avec la dérèglementation.

M. Angus: Je n'ai pas pu lire entièrement votre mémoire mais votre conclusion est telle que la dérèglementation n'est pas souhaitable en ce qui concerne les transports routiers?

M. H. White: Nous acceptons les principes fondamentaux énoncés dans *Allez sans entraves* et nous convenons qu'il faut certes examiner la réglementation actuelle et parvenir à rationaliser la réglementation interprovinciale, ce qui a déjà commencé. Depuis deux ans les responsables provinciaux se réunissent afin de se mettre d'accord sur la réglementation à

[Texte]

reach agreement on how each province is going to regulate. The federal government has been talking about it now for the last couple of years.

We agree with the aims of *Freedom to Move*. We stated that at the outset. What we do not see in the detail of *Freedom to Move* is that we are going to hit those objectives.

We really see the requirement in Canada, because of the kind of geography we have, because of the spread-out nature of our population... that a completely deregulated environment will not provide the level of service I think the small communities want. It will not provide the kind of decrease in rates that was initially seen in the United States. The rate level among major centres in particular—Vancouver, Montreal and Toronto—is already at a low level, and you are not going to see those kinds of benefits from deregulation. So we see there are major benefits to be had from re-regulation, from making the regulations simpler, from eliminating the vast quantities of paperwork we are faced with.

In addition—and this is a bit of a side issue—you have to realize that this country is consumed with regulation. We have new social legislation, we have human rights legislation, it appears we are going to be faced with some sort of program on minorities hiring, on requirements to hire females, males, on and on and on. We are getting swamped in regulations; and this industry already is swamped in regulation. So we would like to re-regulate.

M. Plourde: Le témoin veut-il mettre son écouteur ou comprend-il le français?

Dans votre mémoire, vous avez parlé de privatisation du CNR; je rejoins ainsi la question de mon collègue, M. Belsher, car je m'intéresse beaucoup à la privatisation de sociétés d'État.

• 0955

Dans votre mémoire, vous parlez de privatiser le CNR. Votre association a-t-elle prévu un scénario pour privatiser le CNR? Et qui pourrait l'acheter?

Mr. H. White: The question, as I understand it, is do we have a scenario for the privatization of CNR, and who would buy it.

I do not believe we have a scenario. If you give us two or three weeks, we will try to come up with a paper on that. We would be happy to work on it.

Who would buy it? I really do not know who would buy it; but I think it is feasible that a group of individuals or corporations could well be interested in operating the CNR. Transportation is very much part of manufacturing. Certainly we are finding that in the trucking end of the business at this time. I know the railroads are as well. Transportation is tied in very tightly to manufacturing operations, the just-in-time concepts, and so on and so forth.

[Traduction]

imposer. Le gouvernement fédéral en parle également depuis deux ans.

Nous sommes d'accord sur les objectifs d'*Allez sans entraves*. Nous l'avons dit dès le début. Ce que nous ne voyons pas dans le Livre blanc, c'est comment nous allons atteindre ces objectifs.

Nous savons d'autre part qu'au Canada, du fait de notre géographie et de l'éparpillement de notre population... qu'une dérèglementation totale ne permettra pas d'assurer la qualité de services que semblent vouloir les petites localités. La dérèglementation n'apportera pas la diminution des tarifs que l'on a d'abord constatée aux États-Unis. Les tarifs entre les grands centres en particulier—Vancouver, Montréal et Toronto—sont déjà très bas et ne baisserons pas davantage du fait de la dérèglementation. Nous pensons qu'il serait très bon de revoir la réglementation, de la simplifier, d'éliminer les quantités énormes de paperasserie que nous connaissons.

De plus—et ceci est peut-être secondaire—il faut comprendre que notre pays croule sous la réglementation. Nous avons une nouvelle législation sociale, une nouvelle législation sur les droits de la personne, il semble que l'on aille vers un genre de programme visant à obliger à employer les Canadiens appartenant à des minorités, les femmes, les hommes, etc., etc.. On se noie dans la réglementation et notre secteur croule sous la paperasserie. Nous serions donc tout à fait favorable à une révision de cette réglementation.

Mr. Plourde: Does the witness want to use his earpiece or does he understand French?

In your brief, you refer to the privatization of CNR; I am very interested in the privatization of crown corporations and I will follow on the questioning by my colleague Mr. Belsher.

In your brief, you refer to the privatization of CNR. Has your association envisaged a scheme to privatize the corporation? Who could buy them?

M. H. White: Si je comprends bien la question, vous demandez si nous avons un scénario pour la privatisation du CNR et qui l'achèterait.

Je ne crois pas pouvoir dire que nous ayons pensé à un scénario. Si vous nous donnez deux ou trois semaines, nous pourrions vous préparer un papier à ce sujet. Nous nous ferions un plaisir de le faire.

Qui l'achèterait? Je ne sais vraiment pas mais je crois qu'il est possible qu'un groupe de particuliers ou de sociétés puissent s'y intéresser. Les transports sont intimement liés au secteur secondaire. Nous le constatons beaucoup dans le cas des transports routiers. Je crois que c'est la même chose pour les chemins de fer. Les transports sont étroitement liés aux activités de transformation et comprennent la nécessité d'arriver à temps, etc. etc.

[Text]

Who would be interested in buying the CNR? I cannot answer that. There is always a buyer at the right price.

Mr. Belsher: If CP Rail were the one to buy it, then what would you say?

The Chairman: Look, we are getting into real hypotheses here, and hypothetical situations that are pretty far removed from the *Freedom to Move* paper. Perhaps we could get the Ali Khan to buy it. Perhaps elephants have wings.

Mr. Taylor: Mr. White, you have made quite a point that you want one set of rules for each mode of transportation.

Mr. H. White: No, we would like one set of rules for transportation.

Mr. Taylor: Then in answer to another question you said that freedom of movement is not the way to get one set of rules across the country; we have to get some agreement among the provinces and the federal government. In other words, you want this never to happen, because for the last 40 years we have been trying to get agreement among the provinces and the federal . . .

Mr. H. White: That is not true. We have been involved in discussions in the last two years—very serious discussions—with the responsible parties in each province. Just last week the Transport Ministers of the various provinces met in Vancouver. We believe they are very close to agreement. There are some minor differences between the provinces; some minor differences in approach and so on. But in essence agreement is very near.

One of the things in the way right now is *Freedom to Move*. All of a sudden the federal government flies in out of nowhere and says, we are going to do this, and sure, you guys have been talking, but, well, you guys keep talking, and away we go. That is the real problem. Discussion is going on, agreement is being reached, there is a proposed new act which we hope will be in place in British Columbia in the current session of the House, and the Ministers in the four western provinces meet on a regular basis and the Ministers across the country meet on a regular basis. I think we are very close to reaching agreement.

Mr. Taylor: It is nice to be optimistic, but I have been in that stage for 30 years: we almost have agreement. But I have yet to see any province that is going to give up its highway traffic board or regulation board. Unless you do have that, you are going to have different rules in every province.

• 1000

Mr. H. White: Yes, you are correct. But I do not believe that the federal government in essence proclaiming their program in the midst of what we saw as very fruitful discussions, and discussions that Mr. Mazankowski's staff was involved in . . . We could not see in the meetings we attended that there was any great disagreement either among the provinces or between the provinces and the federal government. Now we are in the situation where we seem to be in an override situation and we do not understand why.

[Translation]

Qui envisagerait d'acheter le CNR? Je ne puis vous répondre. Il y a toujours un acheteur quand le prix est bon.

M. Belsher: Si c'était CPR qui achetait, que diriez-vous alors?

Le président: Ecoutez, il s'agit là de questions tout à fait hypothétiques qui n'entrent absolument pas dans notre étude d'*Aller sans entraves*. Peut-être que l'Ali Khan voudrait acheter. Peut-être que les éléphants ont des ailes.

M. Taylor: Monsieur White, vous avez dit très précisément que vous souhaitez qu'il y ait un règlement par mode de transport.

M. H. White: Non, un règlement pour les transports.

M. Taylor: Toutefois, en réponse à une autre question, vous avez déclaré que *Aller sans entraves* n'est pas la façon d'uniformiser la réglementation au Canada, qu'il faut que les provinces et le gouvernement fédéral se mettent d'accord. Autrement dit, vous ne voulez pas voir la déréglementation car il y a 40 ans que l'on essaie de parvenir à une entente entre les provinces et le gouvernement fédéral . . .

M. H. White: Ce n'est pas vrai. Il n'y a que deux ans que les pourparlers sont en cours—que des pourparlers sérieux sont en cours avec les responsables de chaque province. La semaine dernière encore, les ministres des transports des diverses provinces se sont réunis à Vancouver. Nous croyons qu'ils sont très près d'arriver à une entente. Il reste quelques divergences entre les provinces mais ces divergences sont mineures et concernent plutôt des questions de forme. Pour l'essentiel, une entente semble très proche.

Un des obstacles actuellement est en fait *Aller sans entraves*. Tout d'un coup, le gouvernement fédéral déclare qu'il va faire quelque chose et que même si les pourparlers sont en cours depuis deux ans, il fera ce qu'il voudra. Voilà le problème. Les pourparlers se poursuivent, on en arrive à une entente, un nouveau projet de loi devrait être adopté en Colombie-Britannique au cours de cette session et les ministres des quatre provinces de l'Ouest se réunissent régulièrement ainsi que les ministres de l'ensemble du pays. Je crois qu'une entente devient possible.

M. Taylor: C'est bien d'être optimiste, mais il y a 30 ans que j'entends dire qu'une entente est très proche. Mais je suis sûr qu'aucune province n'est prête à laisser aller son office de réglementation du trafic sur route. Or, c'est justement pourquoi chaque province a émis des règlements différents.

M. H. White: Vous avez raison. Mais je ne pense pas que le gouvernement fédéral, en proclamant son programme au beau milieu de discussions très fructueuses avec le personnel de M. Mazankowski . . . Les réunions auxquelles nous avons assisté ne nous ont pas permis de croire qu'il y avait dissension entre les provinces, d'une part, ou entre les provinces et le gouvernement fédéral, d'autre part. Or, nous nous trouverions maintenant devant des circonstances qui l'emporteraient sur ces considérations, et nous ne comprenons pas pourquoi.

[Texte]

Mr. Taylor: I would like to suggest that we are closer to agreement since freedom of movement came on than we have been for the last 40 years, and I have been very close to the question during 30 of those years at least. However, if we can reach agreement, fine.

The other point you mentioned is that you object to a person or a company getting into the business without going to some board. What has been happening in British Columbia, the same as in any of the other provinces, is once you get a certificate then you keep increasing, increasing, increasing your number of trucks and you keep everybody else out. The newcomer does not have a chance. Well do not shake your head, because I know it is happening in British Columbia and it has happened in Alberta as well. Once you get a certificate it is a fine monopoly then, but nobody else can get in.

Mr. H. White: Some 95% of the applications in British Columbia in the last two years have been granted, and without objection from the existing carriers in most cases. Our concern, and I think everybody's concern, is we do not want the situation on the highways of British Columbia or Canada of people who do not have the financial capability or the understanding of what a truck is to be out roaring around and running down people on those highways. That is our main concern.

We have already said that we will accept the reverse-onus test; the reverse-onus test is really a non-test. A rider to that is we say there has to be a fitness test; in other words, a company or an individual has to be prepared to maintain his vehicles, has to be prepared to pass tests, and has to guarantee that the people driving his trucks know how to drive and will obey all the safety rules, which I think are incredibly important. I think you are all aware of the accident that happened on Vancouver Island . . .

Mr. Taylor: That comes under the safety rules.

Mr. H. White: Pardon?

Mr. Taylor: There is nothing in freedom of movement to remove a safety rule at all; the safety requirements are not negotiable.

Mr. H. White: Right.

Mr. Taylor: So that is not the point. The point is, if I want to invest my money in a truck, and I get the proper insurance and live up to the safety rules, why should some board tell me I cannot invest in my own company?

• 1005

Mr. H. White: I will tell you that the only reason—as an association, we are not objecting to that; we are saying everybody . . .

Mr. Taylor: That is what *Freedom to Move* is doing.

Mr. H. White: No, just hold it. You have not read the . . .

[Traduction]

M. Taylor: Il me semble au contraire que nous sommes plus proches de conclure un accord depuis la publication d'*Aller sans entraves* que nous ne l'avons été au cours des 40 dernières années; et je connais très bien la question depuis 30 ans au moins. Tant mieux si nous pouvons conclure un accord.

Vous avez également dit vous opposer à la possibilité qu'un particulier ou qu'une compagnie puisse se lancer sur le marché sans avoir à obtenir l'approbation d'une commission quelconque. En Colombie-Britannique, comme dans les autres provinces, une fois qu'on a obtenu son accréditation, on peut augmenter sans fin le nombre de ses camions et ainsi chasser toutes les autres compagnies du marché, en ne laissant aucunement la chance aux nouveaux venus. Ne le niez pas, c'est ainsi que cela se passe en Colombie-Britannique, comme cela s'est déjà passé en Alberta. L'accréditation vous permet de monter votre propre monopole, et de refuser l'entrée sur le marché à tout autre concurrent.

M. H. White: Quelque 95 p. 100 des demandes parvenues en Colombie-Britannique au cours des deux dernières années ont été accordées, sans la moindre objection de la part des transporteurs déjà établis, dans la plupart des cas. Ce qui inquiète notre groupe, notamment, c'est la possibilité que les routes de Colombie-Britannique ou du Canada soient envahies par des entreprises n'ayant pas les reins suffisamment solides du point de vue financier ou ne comprenant rien au fonctionnement d'un camion, ce qui risquerait d'entraîner bien des accidents. C'est surtout cela qui nous préoccupe.

Nous avons déjà dit être disposés à accepter le critère de la responsabilité renversée, qui au fond n'en est pas un, dans la mesure où l'on oblige le requérant à répondre au critère d'aptitude; autrement dit, toute entreprise ou tout particulier doit être prêt à pouvoir entretenir ses véhicules, à subir des tests, et à garantir que ses chauffeurs savent conduire des camions et obéiront à toutes les règles de sécurité, ce qui est extrêmement important. Vous êtes sans doute au courant de l'accident survenu sur l'île de Vancouver . . .

M. Taylor: Mais il s'agit ici de règles de sécurité.

M. H. White: Pardon?

M. Taylor: *Aller sans entraves* ne vise aucunement à supprimer les règles de sécurité, puisque celles-ci ne sont pas négociables.

M. H. White: C'est exact.

M. Taylor: Ne brouillez pas les cartes. Le fait est que si je veux investir mon argent dans l'achat d'un camion, que je le fasse assurer comme il le faut et que je respecte les règles de sécurité, pourquoi une commission quelconque viendrait-elle m'empêcher d'investir dans ma propre entreprise?

M. H. White: La seule raison . . . En fait, notre association ne s'y oppose absolument pas; nous disons tout simplement que tous . . .

M. Taylor: C'est justement ce que préconise *Aller sans entraves*.

M. H. White: Un instant. Vous n'avez pas lu le . . .

[Text]

Mr. Taylor: Yes, I have read it, very carefully.

Mr. H. White: Then maybe you could point out to me where we say that.

Mr. Taylor: I think you are taking a stand that you want to protect everybody who has a certificate.

Mr. H. White: Absolutely not.

Mr. Taylor: If that is not the attitude of a B.C. regulatory board, I will be very, very surprised. Otherwise, why do they have a hearing?

Mr. H. White: Number one, I cannot speak for the B.C. Motor Carrier Commission. I am speaking here for the B.C. Motor Transport Association, and what we are saying is that we have no problem with everybody in the world buying a truck, getting into the business. We do have concern about safety. The other concern—we believe it may require some regulation and may require highway transport boards—is who is going to service Cache Creek? Is anybody going to serve Cache Creek? Now, if you want Cache Creek served or if you want Teslin on the Alaska Highway served, you are going to have to regulate. If you buy a truck tomorrow, and if there is one load to Teslin, you will take it. But you are not going to take their Christmas presents next month. Right?

Mr. Taylor: I can name one town in my riding that the present system is not serving.

Mr. H. White: I can name you probably a thousand towns in this country, all of whom have a population of under 2,000 or under 5,000, and if you do not have some . . .

Mr. Taylor: If they are not being serviced today . . .

Mr. H. White: —form of regulation, those towns will not get service at a reasonable price.

Mr. Taylor: I would like to suggest that there are just as many towns today that are not getting service and people who would like to serve them . . .

Mr. H. White: Name one.

Mr. Taylor: —but the board will not let them do it.

Mr. H. White: Name one.

Mr. Taylor: Rocky Ford.

Mr. H. White: Who?

Mr. Taylor: Rocky Ford.

Mr. H. White: Where is that?

Mr. Taylor: In Alberta.

Mr. H. White: Rocky Ford?

Mr. Taylor: Rocky Ford.

The Chairman: Okay. We are in British Columbia at the moment and . . .

Mr. Taylor: Yes, but we are in Canada too.

The Chairman: We are in Canada, but this is a debate between the two of you and there is obviously a difference of

[Translation]

M. Taylor: Oui, je l'ai lu très attentivement.

M. H. White: Dans ce cas, pouvez-vous nous dire où vous l'avez lu?

M. Taylor: Vous êtes en train d'essayer de protéger tous ceux qui sont déjà accrédités.

M. H. White: Absolument pas.

M. Taylor: Je serais très surpris que ce ne soit pas aussi l'attitude de la commission de réglementation de Colombie-Britannique. Sinon, pourquoi alors tenir des audiences?

M. H. White: Tout d'abord, je ne suis pas le porte-parole de la *B.C. Motor Carrier Commission*. Je suis représentant de la *B.C. Motor Transport Association*, qui ne fera aucune difficulté pour admettre quiconque veut acheter un camion et se lancer dans le camionnage. Ce qui nous inquiète, c'est la sécurité. Ce qui nous inquiète aussi—peut-être faudra-t-il alors qu'une commission quelconque du transport sur route émette des règlements—c'est de savoir qui desservira Cache Creek. Est-ce que Cache Creek aura du service ou non? Or, pour que Cache Creek ou que Teslin, le long de l'autoroute de l'Alaska, soit desservi, il faudra imposer une certaine réglementation. Autrement dit, si vous achetez un camion demain et qu'un chargement doive être transporté à Teslin, ce sera à vous de le faire. Mais vous n'attendrez pas non plus le mois prochain pour transporter les cadeaux de Noël, n'est-ce pas?

M. Taylor: Je peux vous donner le nom d'une ville de ma circonscription qui n'est pas desservie par le réseau actuel.

M. H. White: Je peux vous donner le nom de milliers de petites villes au pays, d'une population de moins de 5,000 ou même de 2,000 habitants, qui ne seront jamais desservies . . .

M. Taylor: Si elles ne sont pas desservies aujourd'hui . . .

M. H. White: . . . à un prix raisonnable, en l'absence d'une réglementation quelconque.

M. Taylor: Il y a tout autant de villes aujourd'hui qui sont privées de services que d'entreprises qui voudraient les desservir . . .

M. H. White: Citez-m'en une.

M. Taylor: . . . alors que la Commission les en empêche.

M. H. White: Citez-m'en une.

M. Taylor: Rocky Ford.

M. H. White: Qui?

M. Taylor: Rocky Ford.

M. H. White: Où est-ce situé?

M. Taylor: En Alberta.

M. H. White: Rocky Ford?

M. Taylor: En effet.

Le président: Bien. Nous en sommes pour l'instant à la Colombie-Britannique, et . . .

M. Taylor: Mais l'Alberta, c'est aussi le Canada.

Le président: Bien sûr, mais vous êtes en train de débattre cette question en duo, et vous n'êtes visiblement pas du même

[Texte]

opinion on this. Do you have other questions, or is that it, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: I have one more.

The Chairman: We are having the usual situation with the first witness. We are all very energetic, so we always run overtime. After the first witness, we are going to be running the clock a lot closer, as we sort of feel our oats.

Mr. Taylor: The other point I would like to mention is that you appear to object to U.S. capital coming in. A number of associations have made representations. If we keep U.S. capital out, we are simply avoiding jobs, doing away with jobs in Canada. If we let U.S. capital come in but always keep Canadian control, then we are having the advantage, the best of two worlds. The same thing could happen... We had arguments to keep American capital out when we wanted to develop our oil wells in Alberta. We let the American capital come in, but we kept control of it. They operated under our rules, and today we have a tremendous oil industry in Canada.

Mr. H. White: But you have regulation.

Mr. Taylor: We have... under our control, yes.

Mr. H. White: Right. I am 100% with you because I have no objection to U.S. capital's coming into Canada. In fact, I would welcome it with open arms. I will tell you; a U.S. truck crossing the border does not bring any capital with it at all, not one cent. It takes it out.

Mr. Taylor: If somebody comes in and invests a couple of million dollars...

The Chairman: That is fine, Mr. Taylor.

Mr. Taylor:—it is capital in the country.

Mr. H. White: I would welcome the million dollars.

The Chairman: Okay. Mr. Benjamin.

• 1010

Mr. Benjamin: Mr. Chairman and gentlemen, I appreciate your remarks about the likelihood or certainly the dangers of the entry of U.S. carriers into Canada. Do you have any confidence at all that the new Investment Canada agency will be any safeguard for your industry in this country?

Mr. H. White: I am not really very...

Mr. Benjamin: I am thinking of takeovers by some of the U.S. giants moving in here.

Mr. H. White: I am not really current on the terms of reference of Investment Canada. It is clearly applying a less rigorous test than the old situation, which in general terms I think is a good thing. If you are asking me if we completely go

[Traduction]

avis. Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Taylor, ou est-ce tout?

M. Taylor: J'en ai une dernière.

Le président: Nous rencontrons le même problème que d'habitude avec nos premiers témoins. Comme nous nous sentons pleins d'énergie, nous dépassons toujours le temps prévu. Après ce premier témoignage, malgré tout l'entrain que nous pourrions ressentir, il nous faudra respecter l'horaire de beaucoup plus près.

M. Taylor: Vous semblez également vous opposer à l'apport de capitaux américains. Or, diverses associations sont venues expliquer, lors de leurs témoignages, que si nous refusions les capitaux américains, cela reviendrait à jeter de nouveaux emplois pour les Canadiens. Si nous acceptions l'apport de capitaux américains, tout en en gardant le contrôle au Canada, nous pourrions en tirer grand profit, et nous gagnerions sur les deux fronts. La même chose pourrait... En Alberta, nous avons voulu refuser les capitaux américains pour les mêmes raisons, au moment où nous avons cherché à exploiter nos puits de pétrole. Or, nous avons fini par accepter ces capitaux, tout en en gardant le contrôle. Les américains ont accepté de se soumettre à nos règles, et aujourd'hui l'industrie du pétrole au Canada est prospère.

M. H. White: Mais vous avez une certaine réglementation.

M. Taylor: Oui, c'est nous qui contrôlons ces capitaux.

M. H. White: Exact. Je souscris sans réserve à votre position, puisque je ne m'oppose aucunement à l'apport de capitaux américains au Canada. En fait, je serais prêt à les accueillir à bras ouverts. Mais les camions américains qui traversent notre frontière n'apportent pas un sou de capital; au contraire, ils en sortent, des capitaux.

M. Taylor: Si un investisseur veut placer quelques millions de dollars...

Le président: C'est bien, monsieur Taylor.

M. Taylor:... cela représente des capitaux pour notre pays.

M. H. White: J'accueillerais ce million à bras ouverts.

Le président: Bien. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président et messieurs, je suis heureux de vous entendre parler de la probabilité que des transporteurs américains s'emparent des marchés canadiens, et des dangers certains que cela comporterait. Croyez-vous qu'Investissement Canada, récemment créée, protégera les entreprises de votre secteur?

M. H. White: Je ne suis pas vraiment au fait...

M. Benjamin: Je pense aux prises en charge de sociétés canadiennes par certaines des multinationales qui s'implantent au Canada.

M. H. White: Je ne connais pas très bien le mandat d'Investissement Canada. Chose certaine, les critères qu'applique cet organisme sont moins rigoureux que ceux utilisés auparavant, ce qui me semble positif en règle générale. Mais si

[Text]

through, do we expect the U.S. carriers to buy Canadian carriers, yes, I definitely believe that will happen.

Mr. Benjamin: And do you feel that there should be some kind of regulatory protection, either through Investment Canada or Transport Canada or the CTC or a similar body? Because your largest operators in Canada are peanuts compared to the giants down there. I mean, you just would not have a prayer.

Mr. H. White: That is true. This is part of the problem. I am not sure how far we should go on that and I think that is one of the areas that we would like the time to explore. Let us discuss it. I am not in favour and our association is not in favour of a vast network of entry controls and investment controls and every other damned thing. I think what we want to see is, number one, there has to be a decision made as to what does Canada want in the way of a transportation network owned by Canadians or owned by Americans or owned by Australians, or whoever may be operating here. But, number one, what kind of a transportation system do we want? I do not think that question has been addressed in any detail. What we are taking is what we have got, removing some rules, throwing in some other rules and shuffling it around and then saying, all right, five years from now let us have another look and see if it is a mess or not.

Mr. Benjamin: Yes. Well, I appreciate much of your brief. You sound more than nervous and I do not blame you. I think there are some terrible risks here for the trucking industries in Canada. But in your remarks about rail competition and in particular Crown corporations and the move by CN to get into a lot more intermodal traffic, piggybacking and so forth, is it not the reality that whether CN was publicly owned or privately owned they would be doing that in any event?

Mr. H. White: Well, they have done it.

Mr. Benjamin: Yes, I know.

Mr. H. White: They have done it and CP has done it, and it has been going on for some period of time. There has been some balance in the situation primarily with the requirement that the railroads not price traffic below compensatory rates. In other words, they have got to cover their costs, which we think is a reasonable sort of thing. Certainly that is how we approach business. We do not see how we can survive if we do not cover our costs.

Mr. Benjamin: Well, if you have ever looked at railway costing methods, it is a jungle, and I have not found a cost accountant yet that can figure out how they arrive at it.

Mr. H. White: Yes.

Mr. Benjamin: We went through that with the Snively Commission. Just further to what Mr. Angus raised with you, starting in 1975, CN and Air Canada were told, as a matter of government policy, that they no longer would be able to get

[Translation]

vous voulez savoir ce qui se produira en cas de déréglementation complète, je vous répondrai que nous croyons sans aucun doute que les transporteurs américains finiront par acheter les entreprises canadiennes.

M. Benjamin: Croyez-vous qu'il devrait exister une protection quelconque aux termes des règlements, protection qui serait assurée par Investissement Canada, par Transports Canada, par la CCT ou par un organisme semblable? N'oubliez pas que même les plus grandes entreprises canadiennes sont minuscules par rapport aux grandes entreprises américaines et que vous n'auriez aucune chance de survie.

M. H. White: C'est exact. Je ne sais pas quelles mesures il faudrait prendre pour régler ce problème, et c'est une des questions qu'il faudrait examiner et discuter. Ni notre association ni moi ne sommes en faveur d'un mécanisme complexe qui ferait intervenir des contrôles touchant l'accès des marchés, les investissements et ainsi de suite. En premier lieu, le Canada doit décider quel genre de réseau de transport il veut mettre en place, et puis des Canadiens, des Américains, ou des Australiens, par exemple, sont ses propriétaires. Ce qui importe d'abord, c'est d'identifier le système de transport dont nous voulons nous doter, et je ne crois pas que cette question ait été étudiée de façon exhaustive. Au contraire, on se contente du statu quo, de supprimer certaines règles, d'en ajouter d'autres, de brasser le tout dans l'espoir que tout se règlera d'ici cinq ans, et de réétudier le tout, si jamais ça devient le bordel.

M. Benjamin: Oui. Votre mémoire m'a favorablement impressionné, et je comprends bien votre nervosité. Je crois, en effet, que la déréglementation entraînerait pour l'industrie du camionnage au Canada des risques graves. Pour en venir à vos observations au sujet de la concurrence à laquelle s'adonnent certaines sociétés de la Couronne et la tendance au CN d'étendre ses activités dans le domaine intermodal, du ferroutage et ainsi de suite, n'est-il pas vrai que le CN s'adonnerait à ces activités même si elle était société privée?

M. H. White: Eh bien, c'est ce qu'elle a fait.

M. Benjamin: Oui, je sais.

M. H. White: Le CN l'a fait, ainsi que le CP, et ce depuis un certain temps. Il y a eu un certain équilibre attribuable au fait que les chemins de fer ont été obligés de maintenir leurs tarifs au-dessus des tarifs compensatoires, c'est-à-dire qu'ils ont été tenus de faire leurs frais, ce qui nous semble raisonnable. C'est comme ça dans le monde des affaires: comment survivre, si on ne fait pas ses frais?

M. Benjamin: Eh bien, si vous étudiez les méthodes qu'utilisent les chemins de fer pour établir leurs coûts, vous verriez que c'est une jungle, et je n'ai jamais rencontré un comptable qui ait réussi à comprendre ces méthodes.

M. H. White: Oui.

M. Benjamin: D'ailleurs, la Commission Snively s'est penchée sur cette question. Pour reprendre les propos de M. Angus, le gouvernement fédéral a arrêté une politique selon laquelle il ne versait plus de capitaux au CN et à Air Canada à

[Texte]

capital from the federal government. They would have to generate their own, through their own revenues and borrowings the same as anybody else, and so their last recapitalization occurred I think in 1976, and since then, CN has had to do it on their own. And both railroads tell us that they are in severe difficulties in the capital market. They need more equity capital, both of them. But CN has been made, and so has Air Canada, to operate no differently than any other private company, and that policy is being continued with the new government. I think there is a lot of mythology around about the matter of Crown corporations, particularly in those two giant corporations. They cannot fall back on the federal treasury, except that no government of any political stripe would sit back and allow either CN or Canadian Pacific to go belly up. They could not. It would not be in the national and public interest. Neither could they allow one of the national air carriers. They would just have to step in; they would have no choice. Is that not really the historical and economic reality in this country?

[Traduction]

compter de 1975. Ces deux sociétés ont été informées à l'époque que dorénavant, elles devaient souscrire elles-mêmes leurs propres capitaux, par le biais des recettes ou des emprunts, comme n'importe quelle autre société; donc, la dernière injection de capitaux a eu lieu en 1975, je crois, et depuis lors, le CN a dû se tirer d'affaire seule. Or, les deux chemins de fer nous disent qu'ils éprouvent des difficultés graves sur les marchés des capitaux et qu'ils ont besoin de liquidités. Mais le CN et Air Canada se sont vu obligés de suivre les mêmes pratiques commerciales que des sociétés du secteur privé, et le nouveau gouvernement maintient cette politique. Je crois que plusieurs mythes planent autour des sociétés d'État, particulièrement autour de ces deux sociétés géantes. Elles ne peuvent plus se rabattre sur le Trésor fédéral bien qu'aucun gouvernement, quelle que soit son idéologie, ne resterait les bras croisés si le CN ou le Canadien Pacifique était acculé à la faillite. Ce serait inconcevable, vu l'intérêt national et les intérêts des Canadiens. Il en va de même des transporteurs aériens nationaux. En pareil cas, le gouvernement se verrait obliger d'intervenir et je me demande, si, selon vous, cela ne reflète pas la réalité historique et économique des Canadiens?

• 1015

Mr. H. White: I agree it is the historical and economic reality in this country. There have been lots of companies going bankrupt in the current recession that we are still in, and the government has been pretty choosy about who they help and who they do not. Sure, I recognize that politically it is hard to accept that 10,000 people are going to be thrown out of work, but 10,000 people were thrown out of work by the bankruptcies in this country. Where is the damn strength in this country, anyway? We are dancing around and ... I am starting to get into a political speech here.

Mr. Benjamin: Both CN and Air Canada say they are worse off now because they cannot go to their shareholders for more equity capital. They have to go out into the capital market and borrow at very high rates, whereas CP, for example, can go to its shareholders for more equity capital.

Mr. H. White: But on the basis of their earnings. I think this is ...

The Chairman: We understand your political answer because it is an interesting question that Mr. Benjamin usually asks at these hearings, which has a lot of political overtones. Of course, we understand about this great thing about the share capital and the shareholders of Canada, and Mr. Benjamin knows just as well as I do that the CN has recapitalized three times. They have built up their debts and then they come to the public purse and recapitalize, and the public purse pays for it. So let us get off that and get back to the *Freedom to Move* because time is really over.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, the subject is raised in this brief.

M. H. White: J'en conviens, cela reflète la réalité historique et économique de notre pays. Bon nombre de sociétés sont menacées par la faillite depuis le début de cette récession-ci; mais le gouvernement choisit celles qui reçoivent une aide et celles qui n'en reçoivent pas. Bien sûr, je reconnais que pour des raisons politiques, il est difficile de permettre 10 000 mises à pied au pays, mais c'est le nombre de personnes qui se sont retrouvées sans emploi au Canada par suite des faillites. Où diable est la force du Canada? Enfin, trêve de digressions; je ne voudrais pas me lancer dans un discours politique.

M. Benjamin: Le CN et Air Canada prétendent qu'elles se retrouvent aujourd'hui dans une situation encore plus pénible, alléguant qu'elles ne peuvent souscrire des capitaux complémentaires en s'adressant à leurs actionnaires. Elles doivent emprunter à des taux très élevés sur les marchés des capitaux, tandis que le CP, par exemple, peut faire appel à ses actionnaires.

M. H. White: Oui, mais si l'on regarde leurs revenus, je crois que ...

Le président: C'est une question que M. Benjamin a l'habitude de poser, question à caractère fortement politique, ce qui vous obligerait à répondre dans le même ton. Bien entendu, nous comprenons tous cette question des capitaux et des actionnaires canadiens, et M. Benjamin sait, comme moi, que le capital du CN a été restructuré à trois reprises. En effet, cette société a laissé accumuler ses dettes pour ensuite demander au Trésor public de nouveaux capitaux; mais étant donné les contraintes de temps, il faudrait revenir au document, *Aller sans entraves*.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, car cette question a été soulevée dans le mémoire à l'étude.

[Text]

The Chairman: Well, you raise it all the time and you were not here yesterday. Members have to discipline themselves. We are not here for ideological purposes; we are here to try to examine *Freedom to Move*, and every time you ask the same crazy questions on ideology, not on *Freedom to Move*.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think you will want to withdraw that last remark.

The Chairman: Well, I withdraw the 'crazy' and say 'irrelevant'. They are irrelevant for the purpose of *Freedom to Move*.

Mr. Benjamin: Then, Mr. Chairman, what you are saying is that these witnesses have presented an irrelevant brief where they talk about Crown corporations and the railroads.

The Chairman: No.

Mr. Benjamin: It is the subject-matter of their brief; therefore, it is legitimate to ask them about the subject-matter of their brief.

The Chairman: Yes, and it is not really . . .

Mr. Benjamin: Okay, that is exactly what I did.

The Chairman: —elucidating the issue if we keep repeating the same type of questions.

Mr. Benjamin: That is exactly what I did.

The Chairman: Mr. Angus touched the thing, and other members have talked about Crown corporations, and on we go *ad infinitum* and *ad nauseam*.

Mr. Benjamin: So?

The Chairman: So get to a specific question so we get some specific answers and we get another witness.

Mr. Benjamin: I do not know what you are getting excited about. That was my last question.

The Chairman: Okay. I have about five questions—but I am not going to dare ask any of them now—which are on *Freedom to Move*; not the capital that comes in from the United States, but I am interested in your concern about the entry of the American trucking companies. I can understand that. Mr. MacLaren mentioned that back east. But surely to goodness to gracious, if we are going to put up entry bars for American truckers to come in, how do you address this? Are they not going to reciprocate and retaliate about our trucks going south?

Mr. H. White: We have been around that. We had the truck war a couple of years ago. We feel very strongly that it is a negotiable item with the United States, and what we are talking about is balance. We are not saying we want to keep every U.S. trucking company out of Canada—we cannot do that; we already have them here—and we are not saying that new ones should not be allowed to come into certain markets. What we are talking about is a balance between the two countries and between the ownership of the transportation

[Translation]

Le président: Eh bien, vous soulevez cette question à tout bout de champ, malgré votre absence d'hier. Les membres du Comité doivent faire preuve de discipline. Nous ne sommes pas là pour des raisons idéologiques, mais plutôt pour étudier le document de travail. À chaque séance, vous posez les mêmes questions insensées au sujet non pas du document de travail, mais plutôt de l'idéologie.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que vous devriez retirer votre dernière remarque.

Le président: Très bien, je retire le mot «insensées» et je le remplace par «sans pertinence». Vos questions n'ont rien à voir avec *Allez sans entraves*.

M. Benjamin: C'est donc dire, monsieur le président, que les témoins ont présenté un mémoire qui n'a aucune pertinence puisqu'ils ont discuté des sociétés d'État et des chemins de fer.

Le président: C'est faux.

M. Benjamin: Ces questions ont été soulevées dans leur mémoire, et il est donc tout à fait légitime de leur poser des questions à ce sujet.

Le président: Oui, mais on n'obtient pas vraiment . . .

M. Benjamin: Très bien, c'est exactement ce que j'ai fait.

Le président: . . . des éclaircissements posant constamment la même questions.

M. Benjamin: C'est exactement ce que j'ai fait.

Le président: M. Angus a demandé la même chose, d'autres membres ont parlé des sociétés d'État et nous pourrions en parler à l'infini et *ad nauseam*.

M. Benjamin: Et alors?

Le président: Eh bien, posez une question précise, de sorte que nous puissions avoir des réponses précises, pour ensuite entendre les témoins suivants.

M. Benjamin: Je ne vois pas pourquoi vous vous emportez. C'était ma dernière question.

Le président: Très bien. J'aurais environ cinq questions à vous poser concernant le document de travail, mais je ne sais si j'oserais le faire maintenant. J'aurais aimé discuter avec vous des capitaux provenant des États-Unis, mais je m'intéresse davantage à la pénétration des entreprises de camionnage américaines sur nos marchés. Je comprends votre point de vue, et M. MacLaren en a parlé dans l'Est. Mais, si nous voulons dresser des obstacles à la pénétration des camionneurs américains, comment faire au juste? Les Américains ne vont-ils pas faire de même et empêcher nos camionneurs d'entrer aux États-Unis?

M. H. White: Nous en avons déjà discuté. La guerre des camions a déjà eu lieu il y a quelques années. Cela pourrait justement faire l'objet de négociations avec les États-Unis, et il faut avant tout atteindre un équilibre. Nous ne voulons pas exclure tous les camionneurs américains du Canada; ce serait impossible, car ils y sont déjà. Nous ne voulons pas non plus interdire à de nouveaux arrivants l'accès à certains marchés. Ce qu'il faut, c'est un équilibre entre nos deux pays et au chapitre de la propriété des services de transport transfronta-

[Texte]

services that operate across the border. We see that as a negotiable item with the United States, and I think they do, too.

The Chairman: That would be carried out by the new regulatory agency. You answered Mr. Benjamin quite properly about your doubts about Investment Canada, or should it be Consumer and Corporate Affairs? What is going to be the arbitrator for the balance in your opinion, the new regulatory agency?

Mr. H. White: I think we would have to have an agency that knew something about transportation.

The Chairman: Fine. I will not pursue any more questions. Colleagues, I see no more questioners . . .

Mr. Benjamin: On a point of information, Mr. Chairman, on the last page of your brief you say:

The ability for railways to enter into confidential contracts and charge less than compensatory rates must be limited to transborder traffic only.

I assume you mean U.S. transborder.

Mr. H. White: Yes.

• 1020

Mr. Benjamin: You are not referring to interprovincial?

Mr. H. White: No.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: Thank you very much.

Thank you, Mr. White, and thanks to your officials for appearing today. You were exposed to the first-witness syndrome. It is sort of a usual one and we are just about where we were yesterday at the end of the first witness in terms of being behind schedule, but today, unlike yesterday, we have to be out of this room at 3 p.m.

Yes, Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just before the next witness, I would like to do something. Yesterday we heard from the Canadian Airline Flight Attendants' Association and they presented us with an affidavit purporting to some agreement that they are aware of between three airlines. I think in fairness to all parties that it would be appropriate for this committee to invite the author of that affidavit, Mr. Tom Slade, of Beaconsfield, Quebec, to appear before us during our Ottawa hearings so we can examine the question of further competition within the airline industry to a greater degree than we have to date. I would like to make that as a motion, if I may.

The Chairman: You can make it as a motion, but I am not going to accept it as a motion at the moment. You know, Mr. Angus, as well as I do how these things are done. These things are done through a steering committee. We have an agenda now that is chock-a-block full. Perhaps in Ottawa, but

[Traduction]

liers. Selon nous, c'est un élément négociable, et je crois que les Américains partagent notre avis.

Le président: Le nouvel organisme de réglementation aurait la responsabilité de ces négociations. Dans votre réponse à M. Benjamin, vous avez manifesté des doutes, et pour cause, au sujet du rôle d'Investissement Canada, ou peut-être devrais-je dire du ministère de la Consommation et des Corporations. En dernière analyse, qui établira l'équilibre dont vous avez parlé? Est-ce le nouvel organisme de réglementation?

M. H. White: Il faudrait d'abord que l'organisme s'y connaisse en matière de transport.

Le président: Très bien. Je ne poserai pas d'autres questions. Je vois que les membres du Comité n'ont plus rien à demander.

M. Benjamin: À titre d'information, monsieur le président, à la dernière page du mémoire, on peut lire:

Les contrats confidentiels que peuvent conclure les chemins de fer et les tarifs inférieurs aux tarifs compensatoires que peuvent exiger ceux-ci doivent s'appliquer uniquement au trafic transfrontalier.

Je suppose que vous parlez du trafic transfrontalier avec les États-Unis.

M. H. White: Oui.

M. Benjamin: Vous ne voulez pas dire interprovincial?

M. H. White: Non.

M. Benjamin: Bien.

Le président: Merci beaucoup.

Merci, monsieur White et merci à ceux qui vous accompagnent. Vous avez fait les frais du syndrome du premier témoin. Cela arrive souvent et, comme hier, nous sommes déjà en retard après le premier témoin. Toutefois, aujourd'hui, contrairement à hier, il nous faut avoir quitté la salle à 15 heures.

Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, avant que nous ne passions au prochain témoin, j'aimerais proposer quelque chose. Hier, nous avons reçu l'Association du personnel naviguant des lignes aériennes canadiennes. Elle nous a présenté un affidavit à propos d'une entente dont elle a eu vent entre trois compagnies aériennes. Il me semblerait donc normal que le Comité invite à comparaître à Ottawa l'auteur de l'affidavit, M. Tom Slade de Beaconsfield au Québec. Nous pourrions ainsi examiner un peu plus à fond la question de la concurrence au sein de l'industrie aérienne. J'aimerais présenter une motion à cet effet.

Le président: Vous pouvez présenter votre motion mais je ne l'accepterai pas pour le moment. Vous savez aussi bien que moi comment on procède dans un tel cas. C'est le genre de chose qui se fait en comité directeur. Nous avons déjà un programme très chargé. Peut-être sera-t-il possible de le

[Text]

certainly the steering committee is the proper body of this committee that should consider that thought. I do not think you should put it as a motion because, quite frankly, you may not be successful. If you bring it up in the steering committee then it may get onto the floor of the committee.

Mr. Angus: Perhaps then, Mr. Chairman, I could ask you to raise the question at the next steering committee meeting and wait upon the recommendations of the committee.

The Chairman: The clerk has noted your intervention and action will be taken according to . . .

Mr. Benjamin: We might also want to consider inviting Air Ontario and PWA as well. We have heard from Air Canada on that issue, but we have not heard from the other two.

The Chairman: Okay.

Mr. Benjamin: But the steering committee can look into it.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

We now welcome our next witness, the Brotherhood of Railway and Airline Clerks, Airline Division. Appearing for the brotherhood is Christine Micklewright.

Ms Micklewright, would you introduce those with you at the table.

Ms Christine Micklewright (Vice General Chairperson, Brotherhood of Railway and Airline Clerks): I am Christine Micklewright and with me are Sue Szczawinska, the President of the union local in Vancouver, and Inge Hansen, a health and safety representative.

The Chairman: Fine. Your brief was circulated this morning and members have had it before them as the first witness was being examined. Again, to expedite the hearing, hopefully if you could just give us an overview then we can have our interesting, provocative questions.

Ms Micklewright: Okay. Realizing that the time has been somewhat taken up this morning, I really would appreciate if I could read the brief, knowing that members have not had the opportunity.

The Chairman: No. You were warned. I am going to have to start to get a little stricter. I am not just picking on you; I am picking on every witness. Every witness had the admonition, I am told, from the clerk that there would be a 10-minute overview. The briefs, I want to stress, are going to the table of our consultants, who are reading the briefs in detail. We will be discussing and dissecting the brief in detail when we go behind closed doors.

You are really going to get an awful lot more out of the hearing if you could give the highlights of your brief and then open it up to questions because there are a variety of points of view around this table that will come out whereas if you read your brief then you are not going to have any time for

[Translation]

recevoir à Ottawa mais c'est au comité directeur de réfléchir à cette question. Je ne vous conseille pas de présenter une motion car je dois vous dire très franchement que vous risquez d'essuyer un échec. Si vous en parlez en comité directeur, peut-être la question pourra-t-elle alors être discutée en comité.

M. Angus: Peut-être pourrais-je ainsi me contenter, monsieur le président, de vous demander de soulever la question à la prochaine réunion du Comité directeur et d'attendre ses recommandations.

Le président: Le greffier a noté votre intervention et nous ferons le nécessaire . . .

M. Benjamin: Nous pourrions également envisager d'inviter Air Ontario et TWA. Nous avons entendu Air Canada mais pas les deux autres compagnies.

Le président: D'accord.

M. Benjamin: Le Comité directeur pourrait examiner la question.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Nous accueillons maintenant notre prochain témoin, la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes, Division des lignes aériennes. Le témoin est Christine Micklewright.

Madame Micklewright, voulez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent.

Mme Christine Micklewright (vice-présidente générale, Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes): Je m'appelle Christine Micklewright et je suis accompagnée de Sue Szczawinska, présidente de l'Unité syndicale de Vancouver et Inge Hansen, représentante de la section de la santé et de la sécurité.

Le président: Bien. Votre mémoire a été distribué ce matin et les députés l'avaient sous les yeux alors que comparaissaient les premiers témoins. Pour accélérer les choses, nous vous serions reconnaissants de nous exposer les grandes lignes de ce mémoire afin que nous puissions rapidement passer aux questions intéressantes que nous avons à vous poser.

Mme Micklewright: Bien. Étant donné que vous étiez très occupés ce matin, j'aimerais beaucoup pouvoir lire ce mémoire, sachant très bien que les députés n'ont pu le faire.

Le président: Non, vous avez été avertie. Il va me falloir être un peu plus strict. Pas seulement à votre égard mais pour tous les témoins. Tous les témoins ont été avertis par le greffier qu'ils disposeraient de 10 minutes pour présenter les grandes lignes de leur mémoire. Je répète que ces mémoires sont soumis à nos conseillers qui les lisent jusqu'au moindre détail. Nous disséquons tout cela et en discuterons lorsque nous préparerons notre rapport.

Vous avez tout à fait intérêt à vous contenter de nous en présenter les grandes lignes pour que nous puissions passer tout de suite à la période de questions. Or, vous constaterez que les points de vue divergent parmi nous et qu'ainsi nous n'aurons pas tous les mêmes questions à vous poser. Si vous lisez votre

[Texte]

questions. You can read your brief, but if you read your brief then I am not going to allow questions. So it is your option.

Mr. Tobin: It might be helpful to point out to Ms Micklewright that even though we are running late that certainly is not going to impinge on her time in any way, shape or form. If that is a concern then it should not be.

• 1025

Secondly, Mr. Chairman, I appreciate your view that the full brief, if it is read, would take away from questions. But I would certainly support the notion that at least our witnesses should feel comfortable to go through the major important sections of the brief and we would have questions afterwards.

The Chairman: Mr. Tobin, that is not anything different from what I said. The witness wanted to read the whole brief. I am totally against that. If she wants to read the whole brief, that is the brief and there are not going to be any questions. She can pick her own course to follow and we will listen. But I still commend and suggest that you are going to get more out of your brief, because there is a variety of views around this table, which will come out in the questions; these will not be explored if you just read the brief in monologue form.

Ms Micklewright: Very well, your point is well taken. Rather than take up more time debating this, I will point out the highlights.

Mr. Chairman and gentlemen, I thank you for this opportunity. Just on a starting note, I had an opportunity to read the Minister's presentation to this committee, and I notice that he made a comment that all facets of life were represented here. I would like to just make an observation that I do not see a woman around this table, and I am really disappointed with that. Now, I have looked at the membership and I see that there is a woman listed as an alternate here. But I feel it is most unrepresentative of Canadian society, particular when under debate in the House at the moment is the equity legislation.

The Chairman: I must say that you are not helping your brief with that gratuitous comment at all. There happens to be a woman who is on this committee who was in a very serious accident and is in hospital right now. She is on the subcommittee on CN pensions. As I say, let us get onto your brief and none of these gratuitous comments. Frankly, you are entitled to make them, but if you make them it does not make the committee members any more receptive to your points of view on *Freedom to Move*.

Ms Micklewright: I appreciate that, but Mr. Mazankowski did make the comment.

Okay, I will start out by saying the low fares promised by deregulation have not been prohibited by the CTC. If we go back and look at a review of the fares that have been offered on transcontinental routes in this country, we can see that between Vancouver and Toronto in 1977 it was \$222 for a return-trip ticket, and in 1979 the lowest fare yet of \$199 round trip. Here we are in 1985, many years later, where the return fare is \$268. As Mr. Carty said yesterday, from CP Air,

[Traduction]

mémoire, il ne restera plus de temps pour les questions. À vous de choisir.

M. Tobin: Peut-être pourrions-nous tout de même signaler à M^{me} Micklewright que bien que nous soyons en retard, cela ne diminuera absolument pas le temps que nous lui consacrerons. Si c'est ce qui l'inquiète, qu'elle soit rassurée.

Deuxièmement, monsieur le président, je conviens avec vous que si le mémoire était lu en entier, nous n'aurions plus le temps de poser de question. Toutefois, j'estime que nos témoins devraient avoir la possibilité de passer en revue les points les plus importants de leur mémoire avant que nous ne les interrogeons.

Le président: Monsieur Tobin, c'est exactement ce que j'ai dit. Le témoin voulait lire tout son mémoire. Je m'y suis opposé catégoriquement. Si elle veut lire l'ensemble du mémoire, nous n'aurons aucune question. Elle peut le faire et nous l'écouterons. J'estime toutefois qu'étant donné la divergence des points de vue exprimés autour de cette table, elle aurait avantage à nous laisser le temps de poser des questions; cela ne sera pas possible si elle lit son mémoire comme un monologue.

Mme Micklewright: Très bien, j'ai compris. Plutôt que de continuer à débattre de cette question, je vais vous présenter les points saillants du mémoire.

Monsieur le président et messieurs, je vous remercie de nous avoir invitées. Pour commencer, j'ai lu la déclaration du ministre à votre Comité et je remarque qu'il a indiqué que vous représentiez toutes les facettes de la société. Je me contenterai de signaler que je ne vois aucune femme autour de cette table et que j'en suis très déçue. J'ai jeté un coup d'oeil sur la liste de vos membres et vu le nom d'une femme comm substitut. J'estime toutefois que votre Comité n'est absolument pas représentatif de la société canadienne, en particulier lorsqu'on débat à l'heure actuelle à la Chambre des communes le projet de loi sur l'égalité.

Le président: Ce commentaire gratuit ne vous aide pas du tout. Il se trouve que nous comptons parmi nos membres une femme qui a eu un très grave accident et qui se trouve à l'hôpital. Elle fait partie du Sous-comité des pensions du CN. Passons donc à votre mémoire sans nous attarder sur ce genre de critiques parfaitement gratuites. Vous avez le droit à votre opinion mais je ne puis m'empêcher de penser que ce type de remarque risque de nous rendre moins réceptifs à votre point de vue sur *Aller sans entraves*.

Mme Micklewright: Je comprends mais M. Mazankowski a bien fait cette observation.

Maintenant, lorsqu'on dit que la déréglementation va permettre d'abaisser les tarifs, il faut rappeler que la CCT n'a jamais interdit d'abaisser les tarifs. Si nous examinons les tarifs offerts sur les trajets transcontinentaux au Canada, nous voyons qu'entre Vancouver et Toronto, en 1977, l'aller-retour coûtait 222\$ et qu'en 1979, l'aller-retour était remonté à 199\$. Nous sommes en 1985, bien des années après, et l'aller-retour coûte 268\$. Comme l'a déclaré hier M. Carty de CP Air, il est

[Text]

he does not expect to see fares lower than this. I wish to then put to rest the myth that there will be lower air fares than this as a result of deregulation.

I would particularly like to make a comparison with the air fares across the border in United States. Right now today, the lowest fare between Seattle and New York or Seattle and Buffalo is \$220 American, which is \$306 Canadian. Now it has been stated that there is a drain of traffic across the border from Toronto to Vancouver. I would suggest to you that if passengers must pay \$306 Canadian to do that by travelling through the United States, they will not do that; they will instead take the \$268 fare through Canada. I would suggest to you that if we look back over the last years you will see that this is a consistent situation. Passengers who are crossing the border into the United States are doing so for other reasons, not to get to other parts of Canada.

In fact, when we presented on behalf of the Vancouver Joint Council of Airport Unions, of which I am the president . . . We made a presentation to the CTC in March of 1984; that brief was given to you yesterday as part of CALFAA's submission. We documented in there that in 1983 more than 48,000 travellers came up from the United States to board Canadian airlines on CP Air alone. So that does not take into account the share of the marketplace owned by Air Canada, to whose figures we did not have access.

I want to deal with the prospect of fit, willing and able, the ability of air carriers to come and go. From my experience with my own members, we have already seen that happening at CP Air without the benefit of deregulation. Carriers have been able to pull out. In 1980 CP Air, after many years of intense lobbying, went into Halifax. The route that was awarded them was subsequently changed. The airline, having moved a number of employees there, subsequently made a decision to pull out before the flights had even started.

• 1030

Once more in 1981 the airline went back into Halifax; and a little over a year later it pulled out again. This has resulted in a total relocation of 34 of our members to date who have moved to Halifax and back, some having come from as far distant as Vancouver.

We had the same problem in Saskatchewan: intense lobbying and the route is awarded. CP Air goes in, and once more they pull out of Regina and Saskatoon. Three employees in this case were affected.

Again in 1981, in July, the airline went into Victoria; and again, a little over two years later, they pulled out. A total of 17 of our members were affected and had to relocate to other parts of Canada.

In moving in and out of these locations, the airline of course has moved to replace the service with other airlines. In the Maritimes it has been giving the route to Eastern Provincial, which CP Air now owns, and in British Columbia it has been giving the work to Air B.C.

[Translation]

très peu probable que les tarifs diminuent davantage. C'est donc un mythe que de parler d'abaissement des tarifs avec la déréglementation.

Établissons surtout la comparaison avec les tarifs aériens aux États-Unis. À l'heure actuelle, aujourd'hui, le tarif le plus bas entre Seattle et New York ou Seattle et Buffalo est 220\$ américains, soit 306\$ canadiens. On a déclaré qu'avec de tels tarifs l'on risquait de perdre des passagers entre Toronto et Vancouver. Or, s'il en coûte 306\$ en passant par les États-Unis, je serais bien étonné que les Canadiens choisissent cet itinéraire; ils choisiront plutôt le tarif de 268\$ offert au Canada. Si vous considérez les dernières années, vous verrez que c'est une situation qui n'est pas nouvelle. Les passagers qui vont aux États-Unis y vont pour d'autres raisons et non pas pour aller d'un point à l'autre au Canada.

En fait, lorsque le *Vancouver Joint Council of Airport Unions*, dont je suis présidente, a présenté son mémoire à la CCT en mars 1984, mémoire qui vous a été remis hier par l'ACPSBA, nous notions qu'en 1983, plus de 48,000 passagers étaient venus des États-Unis pour prendre CP Air. Cela ne tient pas compte de la part du marché d'Air Canada pour laquelle nous n'avions pu obtenir les chiffres.

J'aimerais maintenant parler de la notion de *prêt, apte et disposé*. D'après mon expérience, c'est déjà ce que fait CP Air sans déréglementation. Les transporteurs ont déjà réussi. En 1980, après de nombreuses années de longues démarches, CP a reçu l'autorisation de desservir Halifax. L'itinéraire qui lui a été consenti fut par la suite modifié. Après avoir envoyé un certain nombre d'employés là-bas, la compagnie aérienne a décidé d'abandonner avant même de commencer.

En 1981, la compagnie a de nouveau offert ses services à Halifax puis, un peu plus d'un an plus tard, les a retirés. Trente-quatre de nos membres ont été transférés à Halifax, puis retransférés, certains venant d'aussi loin que Vancouver.

La même chose est arrivée en Saskatchewan. Après avoir longuement insisté, CP Air s'est vu attribuer Regina, puis Saskatoon comme destinations, puis a retiré ses services. Résultat dans ce cas, trois employés transférés, puis retransférés.

Encore en 1981, en juillet, Victoria. Un peu plus de deux ans plus tard, encore une fois terminé. Dix-sept de nos membres ont été transférés, puis retransférés.

Bien entendu, chaque fois que la compagnie a abandonné ses destinations, elle a fait assurer le service par d'autres compagnies aériennes. Dans les Maritimes, elle a confié ce service à Eastern Provincial qu'elle a depuis racheté et en Colombie-Britannique, elle l'a confié à Air B.C.

[Texte]

We have a concern about the abilities of airlines to disrupt the lives of individuals by their comings and goings. We have seen massive dislocations of workers in the United States, and we fully expect that a deregulation environment in Canada of freedom to go and freedom not to go will result in the same massive dislocations; and that does not take into account the highest probability that many people simply will not be able to relocate because of family ties to the community or the spouses in their family who have a good job and may not wish or may not be able to relocate elsewhere.

The *Freedom to Move* paper gives cursory recognition to the need for good labour relations, and I notice in there that there is a mechanism to resolve disputes between shippers and carriers. I do not see any mechanism for the problems that will arise as a result of labour having to go to the bargaining table to deal with this. Also, during the life of the collective agreement there will be problems.

There is no consideration for the impact this will have on unorganized workers, who are employed in many facets of the airline industry, not just with the airlines themselves. I look at the legislation in the United States, where they proposed to hire displaced workers for other airlines that started up. This legislation has been fought all the way through the courts by the U.S., and to date no displaced airline worker has been hired as a result of that legislation by another airline.

The impending deregulation resulted in the airline forcing the unions at CP Air to come together for the first time in 40 years of history, resulting in a very brief strike this year. We were facing massive gutting of our collective agreement, very similar to what you have heard is going on at Pacific Western right now, with wage and benefit cut-backs. We resisted most of those. However, we still ended up suffering some set-backs, with lower starting wages.

We anticipate now that most of the jobs that will be created with the airline will be part-time. Our surveys show that two out of three of our part-time workers want and need full-time work.

We have a concern about the move towards two-tier wage scales, which we have seen in the United States and which were first started by American Airlines. I would remind you that the company our members work for, CP Air, is being run by an officer who was a vice-president for American Airlines, which headed the attacks against workers.

Right now we are back at the bargaining table facing demands from CP Air to make 25% wage and benefit cuts for a small group we represent in the United States. That represents a wage loss of \$10,000 per year for each person. It is all being done in the name of deregulation and competition.

I have concerns about the *Freedom to Move* paper, which is designed to protect private enterprise and encourage it, but on the other hand to provide certain restraints on Air Canada. It is curious to me that this is acceptable in private enterprise but not in a government airline. I do expect to see the rise of large monopolies. In the United States, four U.S. airlines earned

[Traduction]

Que les compagnies aériennes puissent faire ce que bon leur semble de leurs employés nous inquiète. C'est ce que nous avons constaté aux États-Unis et nous sommes persuadés qu'au Canada, un environnement dérèglementé aura les mêmes conséquences. C'est oublier que dans de nombreux cas certains ne pourront accepter ce genre de mutations pour des raisons familiales, à cause de ce qui les lie à leur communauté ou parce que leurs conjoints ont un bon emploi et ne souhaitent pas l'abandonner.

Aller sans entraves parle, en passant, de la nécessité de bonnes relations de travail et propose une procédure permettant de résoudre les conflits entre les expéditeurs et les transporteurs. Par contre, il ne propose rien pour les problèmes que cela posera au moment des négociations collectives. Il est également certain qu'il y aura des problèmes pendant la durée de la convention.

Nulle part il n'est question des conséquences pour les travailleurs non syndiqués et il n'y a pas que les employés des compagnies aériennes, il y a bien d'autres services. La législation américaine propose que les employés des compagnies disparaissantes soient embauchés par les nouvelles. Cette législation n'a cessé d'être combattue devant les tribunaux et, jusqu'à présent, aucun employé n'a été réembauché par une nouvelle compagnie.

Cette menace de dérèglementation a incité pour la première fois en 40 ans les syndicats de CP Air à se regrouper et à mener une brève action de grève commune cette année. Toutes nos conventions collectives faisaient l'objet d'une attaque généralisée, très analogue à ce qui vient de vous être rapporté au sujet de Pacific Western, avec réduction des salaires et des avantages sociaux. Nous avons résisté au maximum. Cependant, nous avons dû accepter certaines concessions, comme par exemple, une réduction des salaires de départ.

Nous pensons que dorénavant, la majorité des emplois créés par la compagnie aérienne seront à temps partiel. Nos sondages nous indiquent que deux sur trois des employés à temps partiel veulent et ont besoin de travail à plein temps.

L'éventualité de l'établissement de deux catégories salariales comme nous l'avons vu aux États-Unis pour la première fois avec American Airlines, nous inquiète. Je vous rappellerai que la compagnie pour laquelle nos membres travaillent, CP Air, est dirigée par l'ancien vice-président d'American Airlines, qui a mené les attaques contre les travailleurs.

À la table de négociations, CP Air nous demande d'accepter une réduction de 25 p. 100 des salaires et des avantages pour un petit groupe que nous représentons aux États-Unis. Cela représente une perte de salaire de 10,000\$ par année pour chaque employé. Ces demandes sont faites au nom de la dérèglementation et de la concurrence.

L'objectif de *Aller sans entraves* est de protéger l'entreprise privée et de l'encourager tout en imposant certaines restrictions à Air Canada. Il me semble curieux que cela soit acceptable pour l'entreprise privée, mais pas pour une compagnie aérienne gouvernementale. Je prévois la naissance de gros monopoles. Aux États-Unis, quatre compagnies se sont partagé

[Text]

62% of the industry's total operating profits last year, as a result of their moving towards mergers and take-overs. I note that CP Air in its partnership with Air B.C. . . they have 'CP Air Commuter' painted on the side of their aircraft, which has continually raised the question for us of whether CP Air has a non-aggression pact with Air B.C.

• 1035

CP Air owns their reservations computers and performs a lot of their seat inventory control for the routes that CP Air has taken over. It also promotes them, using CP Air flight numbers, and passengers sincerely believe they are travelling on CP Air and are quite surprised when they change planes at Vancouver Airport to discover that they are not on CP Air.

We do not expect to see job creations as a result of the merger with Nordair or EPA. In fact, we are already starting to see some job losses. We have concern about Canadian control of the industry and would recommend that at the very maximum there be a 25% restriction on foreign ownership, because we see an easy opportunity for the United States' airlines to come up into Canada and to buy up. With the loss of FIRA in this country it seems to me there is now no restriction on an ability of an airline to do that.

We have a concern about safety, particularly because two of our members were involved in some of the proceedings that led up to the recent Air India disaster and also the bomb that exploded in Tokyo Airport. One of our members sold both tickets in both directions from the ticket office and another of our members checked in the baggage that went. As a result of that particular incident, there have been increased security measures at the airports. However, there are still problems with that. There are loopholes and there are the possibilities for baggage to slip through that security. Those possibilities happen because we have a competitive environment and because there is pressure for on-time performance. We have had instances where international flights have gone out without a reconciliation of passengers on board, which was precisely the problem that led to the Air India disaster. That man did not travel on the flight.

We are not convinced that baggage that is being transferred through Canada, that is, coming from other countries going onward to other countries—Canada, for CP Air's purposes is often used as a transit point; South Pacific passengers are going through to Europe—the baggage is not necessarily going through any x-ray procedures at all.

We are also concerned about the handling of disabled passengers. We have an airport health and safety committee in Vancouver and we are concerned about the abilities of such passengers for easy access in and out of airports. There are problems which are identified in the brief. For example, if somebody is coming in on an international flight and is connecting to Air B.C., it can take up to two and a half hours to process that passenger, winding through the long corridors, up and down elevators. There is no direct routing at all.

[Translation]

62 p. 100 des bénéfices de l'année dernière, grâce aux fusions et aux prises de contrôle. Je remarque que CP Air, dans son association avec Air B.C. . . leurs avions portent l'inscription: Navette CP Air . . . Nous nous demandons si CP Air n'a pas conclu un pacte de non-agression avec Air B.C.

CP Air est propriétaire de leurs ordinateurs de réservation et assume pratiquement le contrôle des sièges pour les itinéraires qu'elle a pris en charge. Les numéros de vols sont accompagnés du sigle CP et nombre de passagers croient sincèrement que le vol est assuré par CP Air et sont très surpris lorsqu'il changent d'avion à Vancouver de découvrir qu'il n'en est rien.

Nous n'anticipons pas de création d'emplois à la suite de la fusion avec Nordair ou EPA. En fait, nous commençons déjà à constater la perte de certains emplois. Nous craignons une diminution du contrôle canadien sur l'industrie et nous recommandons un plafond maximum de 25% de participation étrangère car autrement il serait beaucoup trop facile aux compagnies américaines de venir s'installer au Canada et de tout racheter. L'agence de contrôle des investissements étrangers ayant disparu, il semblerait que rien ne puisse maintenant prévenir ce genre d'initiatives.

Nous nous posons des questions au sujet de la sécurité. Nous avons des raisons particulières. Deux de nos membres ont été interrogés au sujet de la catastrophe du vol Air India ainsi qu'au sujet de la bombe qui a explosé à l'aéroport de Tokyo. C'est un de nos membres qui a vendu les deux billets pour les deux destinations et un autre qui a vérifié les bagages enregistrés sur ces vols. À la suite de cet incident, les mesures de sécurité ont été renforcées dans les aéroports. Cependant, il reste toujours des problèmes. Il est toujours possible que certains bagages échappent au contrôle de sécurité. C'est la concurrence qui en est responsable car les compagnies veulent maintenir leur réputation de ponctualité à n'importe quel prix. Nous avons vu des vols internationaux partir sans aucune vérification de la liste de passagers à bord, absence de vérification justement à l'origine de la catastrophe du vol Air India. Ce passager n'a pas pris ce vol.

Nous ne sommes pas convaincus que les bagages qui transitent par le Canada, c'est-à-dire qui ne font que passer au Canada—le Canada, en ce qui concerne CP Air, est souvent une escale de transit; les passagers du Pacifique Sud y font simplement escale avant l'Europe—que ces bagages sont automatiquement inspectés aux rayons X.

Nous avons également des craintes au sujet des passagers handicapés. À Vancouver, nous avons un comité sur la sécurité et les services sanitaires dans les aéroports et nous nous demandons si l'accès pour ces passagers sera facilité. Dans notre mémoire, nous citons certains problèmes. Par exemple, si quelqu'un arrive par un vol international et qu'il est en correspondance avec Air B.C., se rendre d'un avion à un autre compte tenu de la longueur des couloirs et des ascenseurs à utiliser peut prendre jusqu'à deux heures et demi. Il n'y a aucune liaison directe.

[Texte]

We have another problem at Terminal One in Toronto where Lloyd Axworthy, the former Minister of Transport, promised to upgrade the facilities there. Passengers in wheelchairs must be carried down a flight of stairs by two of our members, pushed along a long walkway and carried up another flight of stairs. It is dangerous for the passenger; it is dangerous for our members who are hurting their backs as a result of this. Axworthy promised that he would fix this situation, but with the change of government this promise was lost and I would hope that the committee would take a look at it.

We have concerns about the northern and smaller communities and the services that may be lost or the replacement services and also how that will be handled. The contract handling with Transport Canada is of particular concern to us, as we have seen with security measures and also with cleaning staff that a new contractor comes in and the employees who had the job previously lose that work and it goes to the new company with new employees. It creates a constant turnover of staff and creates a particular problem if those employees join unions. The contractor then says that the budget he made his bid on was low, that is why he was awarded it and he cannot pay wages and benefits.

Emergency health service. This is one that is of particular concern to us. There is great enthusiasm for the introduction of the DASH-7 aircraft to replace jet service and I would ask that you take a look at some of the concerns around that in providing emergency health service, particularly as far as British Columbia is concerned, and I am sure it would apply to other parts of the country. Because our members handle the bookings of Air B.C. and because we control the seat inventory, when there is a need to carry a stretcher passenger, special arrangements have to be made in terms of taking out seats, etc.

• 1040

The fact of the matter is that stretchers cannot fit through the door of a DASH-7. We are now under instruction from Air B.C. that if there is a stretcher case, the person must be able to board on foot. I suggest to you that is ludicrous. If a person is on a stretcher, he is not capable of boarding on foot. The fact of the matter is, they cannot be put into these aircraft.

The other problem is that wheelchairs cannot be accommodated on any Twin Otter flight, and motorized wheelchairs will not go through the cargo compartment door of a DASH-7 or any other smaller aircraft.

If, as CP Air has suggested to us, and was perhaps suggested yesterday by Mr. Carty, there is an intent to give some of CP Air's routes to Air B.C., and the use of DASH-7 aircraft, what will happen in those communities for people who must come to Vancouver for emergency services? They will not be able to get out of these aircraft.

Every day CP Air carries blood supplies to the northern communities. They have to have the space available. There is not the cargo capacity on these aircraft to provide that service.

[Traduction]

Nous avons un autre problème à l'aérogare numéro un de Toronto où Loyd Axworthy, l'ancien ministre des transports avait promis de moderniser les installations. Les passagers en fauteuils roulants doivent descendre et monter deux escaliers aidés par deux de nos membres. C'est dangereux pour le passager; c'est dangereux pour nos membres qui peuvent se faire mal au dos. Axworthy avait promis de faire quelque chose, mais avec le changement de gouvernement cette promesse s'est perdue dans la nature et j'ose espérer que votre comité fera quelque chose.

Nous craignons pour les petites localités et les localités éloignées que soit elles ne perdent certains services soit que les nouveaux services ne posent certaines difficultés. Le contrôle des contrats accordés par Transport Canada nous inquiète tout particulièrement. Nous avons vu ce que cela donnait pour les mesures de sécurité. Il arrive qu'un nouveau contrat d'entretien soit accordé et que les anciens employés perdent leur place et soient remplacés par des nouveaux. Le roulement du personnel est constant et cela crée certains problèmes si ces employés adhèrent à un syndicat. Le nouveau patron dit que si on lui a accordé le contrat c'est parce qu'il avait fait une offre très basse et c'est la raison pour laquelle il ne peut pas accorder de tels salaires et de tels avantages à ses employés.

Les services sanitaires d'urgence. Il nous inquiètent tout particulièrement. Le remplacement des avions à réaction par des DASH-7 a été accueilli avec grand enthousiasme mais j'aimerais que vous réfléchissiez aux problèmes que cela pose aux services sanitaires d'urgence, en particulier à la Colombie-Britannique, bien que je sois certaine que cela s'applique à d'autres régions du pays. Étant donné que ce sont nos membres qui ont la responsabilité des réservations sur Air B.C. et étant donné que nous contrôlons les sièges, lorsqu'il est nécessaire de prendre à bord un passager installé sur un brancard, des arrangements spéciaux doivent être pris pour réaménager l'intérieur de l'avion, etc.

La porte des DASH-7 est trop étroite pour laisser passer les brancards. Selon les nouvelles instructions d'Air B.C., la personne sur un brancard doit monter à pied. C'est absolument ridicule. Si une personne est sur un brancard, elle est incapable de monter à pied. Il est tout simplement impossible à ces personnes de monter dans ces avions.

De plus, il est impossible de faire entrer des fauteuils roulants dans des Twin Otter, et il est impossible de faire entrer par la porte de soute à bagages des DASH-7 ou de tout autre petit appareil des fauteuils roulants motorisés.

Si, comme CP Air nous l'a suggéré, et comme M. Carty vous l'a peut-être suggéré hier, l'intention de la compagnie est de confier certaines lignes à Air B.C., et que donc les avions utilisés seront des DASH-7, qu'arrivera-t-il à ces gens qu'on doit transporter d'urgence à Vancouver? Ils ne pourront pas monter dans ces avions.

Tous les jours CP Air approvisionne les communautés du Nord en sang. L'espace pour ce transport doit toujours être

[Text]

Our last and final concern is job automation. I will just conclude that it is now possible in the United States to check in through self-service at an airline and not meet an employee until you get to the gate of the aircraft, because of the total automation of that industry. We see that as a job threat and we know that certainly deregulation will encourage massive investments in new technology that will be designed to cut labour costs and ultimately jobs.

Thank you.

The Chairman: Ms Micklewright, I want to thank you for your brief. There are some very thoughtful and provoking comments in it. I do not want to be provocative myself but, since we started in a little controversy, I am interested . . . In your brief you say two-thirds of your membership represent the female gender and one-third, I gather, would be the male gender. I am interested in the composition of your group here before us. You are here all of one gender. I just throw that back because I come from the political arena. I would like to even out the balance here.

But your brief was very, very good. I know you are going to get some good questions, so let us get on with the questions, unless you want to reply to that. I really do not care if you do.

But the fact of the matter is, we do have different equations of numbers and you just did not appreciate the history of this committee and the fact that there is a very active member who is not there. The other lady that you mentioned really has been a very active member of the committee, but she has been very active with everything else. It happens, in the political world, and I am not saying it is the way it should be, that the composition of the House of Commons is way out of whack in terms of the gender of the nation.

Mr. Angus: And certainly political parties.

The Chairman: Perhaps some might even say political parties are out of whack with the balance of the nation. However, not in terms of votes the last time.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you very much, Mr. Chairman.

I want to assure the witness that, although she did not have the time to read it thoroughly to make sure that it is on record, I have read her brief totally and I am sure my colleagues will do exactly the same, because it is a well-documented and very interesting brief.

One of my colleagues, Mrs. Thérèse Killens, as the chairman said, unfortunately, is not with us. She had a car accident and is in hospital. She would have complimented you on certain aspects of your brief, more particularly the section dealing with facilities and handling for disabled passengers and also emergency health services. I think if she were here,

[Translation]

disponible. Ces nouveaux appareils n'ont pas l'espace nécessaire pour assurer ce service.

Notre dernière crainte concerne l'automatisation. Je conclurai simplement en vous disant qu'il est maintenant possible aux États-Unis de s'enregistrer pour un vol sans rencontrer aucun employé jusqu'à la porte de l'avion grâce à l'automatisation totale de l'industrie. Nous considérons cela comme une menace pour l'emploi et nous sommes certains que la déréglementation encouragera des investissements massifs dans les nouvelles technologies dont l'objectif sera de réduire les coûts de la main d'oeuvre et en fin de compte le nombre d'emplois.

Merci.

Le président: Madame Micklewright, je tiens à vous remercier de votre mémoire. Il contient certains commentaires très stimulants et très polémiques. Je ne tiens pas à être polémique moi-même mais étant donné que nous avons commencé sur une note de controverse, j'aimerais . . . Dans votre mémoire vous dites que les deux tiers de vos membres sont des femmes et je suppose que l'autre tiers, ce sont des hommes. Je trouve la composition de votre délégation intéressante. Il n'y a que des femmes. Je me permets de vous faire cette remarque parce que je suis politicien. J'aimerais que l'équilibre soit un peu mieux respecté.

Quoi qu'il en soit, votre mémoire est excellent. Les questions qui vont vous être posées seront également très bonnes. Donc sans plus attendre . . . Amoins que vous ne vouliez me répondre. Je n'y verrais pas d'inconvénient.

Il reste que c'est une question de jugement et que vous ignorez l'existence de ce député très actif aujourd'hui absent. L'autre dame dont vous avez parlé participe de manière très active aux travaux de notre Comité mais elle est prise ailleurs aujourd'hui. Il arrive, dans le monde politique, et je ne dis pas pour autant que cela devrait être ainsi, que la composition de la Chambre des communes ne reflète absolument pas la réalité démographique.

M. Angus: Certains partis politiques non plus.

Le président: D'aucuns pourraient même dire que les partis politiques ne reflètent absolument pas la réalité démographique. Certainement pas au niveau du suffrage, la dernière fois.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à assurer le témoin que bien qu'elle n'ait pas eu le temps de lire tout son mémoire pour qu'il figure au compte rendu, personnellement, je l'ai lu en entier et je suis certain que mes collègues en feront exactement de même car il est très fourni et très intéressant.

Un de mes collègues, M^{me} Thérèse Killens, comme le président vient de vous le dire, malheureusement, n'est pas parmi nous. Elle a été hospitalisée à la suite d'un accident automobile. Elle vous aurait complimentée sur certains aspects de votre mémoire, plus particulièrement la partie consacrée aux installations et aux services pour les passagers handicapés ainsi qu'aux services sanitaires d'urgence. Je crois que si elle

[Texte]

her first questions would be about the issue of equal pay for work of equal value.

So on her behalf and on behalf of all the members here, I would like to ask you to elaborate a little bit on this aspect. You allude to this difficult comparison that exists between male and female jobs within the airlines, and your fear that deregulation will in fact not reconcile the proper balance but will create a greater gap. Would you like to elaborate on this, please.

Ms Micklewright: Certainly, I am delighted to elaborate on it.

It was interesting in our last collective bargaining that the company's proposals to the three unions to lower starting wages were aimed at only the classifications that were predominantly female. For example, the flight attendants, our bargaining unit and also the accounting department group in the IAM, who are 99% female.

• 1045

As a comparison, because of the way our contract and the unionization of the airline have evolved over the years, there are some jurisdictions where we do identical work, and it is not even a matter of equal pay for work of equal value; it is equal pay for equal work. I am talking about the cargo sheds. In Calgary, for example, our members handle the entire work in the cargo shed, in the warehouse and the front counter, and moving the stuff to the people who take it down to the ramp. In other places such as Vancouver, the work is split with different jurisdictions.

We were forced to take lower starting wages. Our top rate of pay, between us and the machinists' union, is the same within \$5 a month. However, our starting rate is \$1,100 a month and the machinists' rate is \$1,500 a month. They are 99% male; we are 66% female. We made the argument on equal pay for work of equal value as well as equal pay for equal work. We have not been successful with that, and we will be proceeding on a human rights claim as a result of that. But it is interesting that the attack was concentrated towards the female groups, and there was no proposal by the company to lower the starting wages for any of the male-dominated groups.

Mr. Ouellet: I thank you very much. It is very interesting.

I would like, Mr. Chairman, to outline that for the second time a witness before this committee has raised the question of a non-aggression pact among certain airline companies. It is the second day in a row that this remark has been made by a witness, and I think it is extremely important that we analyse this situation in more depth because in fact, if such a non-aggression pact exists, it could totally disrupt the intent of deregulation.

[Traduction]

était présente, ses premières questions porteraient sur l'égalité des salaires.

En conséquence, en son nom et au nom de tous les députés ici-présents, j'aimerais que vous nous parliez un peu plus de cet aspect. Vous avez fait allusion à la difficulté qu'il y a à comparer les emplois masculins et féminins dans les compagnies aériennes, et à votre crainte que la déréglementation n'accroisse encore plus le déséquilibre et ne creuse encore plus l'écart. Voudriez-vous être un peu plus explicite, s'il vous plaît?

Mme Micklewright: Avec grand plaisir.

Nous avons noté avec intérêt lors de notre dernière négociation collective que les propositions de réductions de salaires de départ faites par la compagnie aux trois syndicats ne visaient que les catégories d'emplois à prédominance féminine. Par exemple, le personnel navigant, notre unité de négociation et les services de comptabilité où les emplois sont pourvus à 99 p. 100 par des femmes.

Suite à l'évolution au cours des années des conventions et de la syndicalisation de la compagnie aérienne, il arrive que dans certaines juridictions nous fassions un travail identique et si nous faisons la comparaison ce n'est même pas une question de salaire égal pour travail de valeur égal, c'est une question de salaire égal à travail égal. Je veux parler des services de marchandises. À Calgary, par exemple, nos membres ont la responsabilité de la manutention de toutes les marchandises, dans l'entrepôt et au comptoir, marchandises qu'elles confient à ceux qui les portent jusqu'aux rampes d'accès. À d'autres endroits comme Vancouver, les tâches sont réparties entre différents services.

Nous avons dû accepter des salaires de départ inférieurs. Notre échelon maximum est à 5\$ près le même que pour les mécaniciens. Cependant, nous commençons à 1,100\$ par mois alors que les mécaniciens commencent à 1,500\$ par mois. Il y a 99 p. 100 d'hommes chez eux; il y a 66 p. 100 de femmes chez nous. Nous avons invoqué le principe du salaire égal pour un travail de valeur égal ainsi que le principe du salaire égal pour un travail égal, sans succès. Nous avons décidé d'en référer à la Commission des droits de la personne. Il reste qu'il est intéressant de noter que cet impact a porté sur les catégories à prédominance féminine et que la compagnie n'a fait aucune proposition de réduction des salaires de départ pour aucune des catégories à dominance masculine.

M. Ouellet: Je vous remercie infiniment. C'est très intéressant.

Monsieur le président, j'aimerais faire remarquer que c'est la deuxième fois qu'un de nos témoins nous signale l'existence d'un pacte de non-agression entre certaines compagnies aériennes. C'est la deuxième fois en deux jours qu'un témoin nous le signale, et j'estime extrêmement important que nous approfondissions l'étude de cette question car en fait, si un tel pacte de non-agression existe, il est totalement contraire aux intentions de la déréglementation.

[Text]

Your memorandum at page 8 refers to this type of agreement to curtail competition in the airline industry. At the end of the second paragraph, you say:

Knowing that the first network has a non-aggression pact, the second most likely has the same agreement with Air B.C.

Now, your feeling is that deregulation is going to bring about the emergence of two very dominant companies, which will in fact establish a monopoly over all air operations in Canada, one group dominated by Air Canada and the other group dominated by CP Air. In fact, as I read your statement, we will have a cartel totally dominating the air industry in Canada. Could you elaborate on your phrase here that you feel CP Air, with its partner, Eastern Provincial, is also likely to have the same type of non-aggression agreement with Air B.C.?

Ms Micklewright: I am not in any position to prove that or to be able to quote anyone who has given me the information. It is just the way the services and the arrangements have been set up.

For example, CP Air gives its flight numbers to six different destinations that Air B.C. operates and it promotes them as CP Air flights. As for the route to Victoria, which CP Air used to operate, they continued to operate in there after they pulled out, with Air B.C. handling them. But then they pulled out completely, and now it is only Air B.C. that is operating in there. The fact that they have CP Air Commuter painted on the side and the fact that our members are controlling the seat inventory, which determines the number of seats that are available for excursion fares and whatever, suggest to me that, if there is not a non-aggression pact, there is certainly some sort of a close business arrangement to work together.

• 1050

I did not point it out, but you will see in the brief that on page 9 I note that, with the purchase of EPA and Nordair, CP Air service 50 destinations in Canada compared to Air Canada's 32. Those figures may be out by one or two numbers, but that is approximately it. We talk about the dominant force in this country and the 60% of business that is supposedly controlled by Air Canada. It looks to me as though quite clearly CP Air has entered into arrangements by purchasing other companies and has some business arrangement with Air B.C. designed to deal with what they see as the other major giant forming.

The Chairman: This is your last question, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Yes, thank you very much.

Do you think this potential of dominance by a few firms, and more importantly the possibility of a non-aggression pact among the majors, deserves a thorough investigation, and would you recommend that our committee pursue this matter vigorously? Do you have the feeling that not only something is happening between Air Canada, Pacific Western and Air Ontario, but do you believe that a similar examination should take place in relation to CP Air and its affiliate?

[Translation]

A la page 8 de votre memorandum vous parlez de ce genre d'entente destiné à réduire la concurrence dans le secteur aérien. À la fin du deuxième paragraphe, vous dites:

Sachant que le premier réseau a un pacte de non-agression, il est des plus vraisemblable que le deuxième a la même entente avec Air B.C..

Vous êtes persuadé que la déréglementation entraînera l'émergence de deux compagnies très dominantes qui en fait établiront un monopole sur toutes les opérations aériennes au Canada, un groupe dominé par Air Canada et l'autre groupe dominé par CP Air. En réalité, si je vous comprends bien, nous aurons un cartel qui dominera complètement le secteur aérien au Canada. Pourriez-vous nous préciser pourquoi selon vous, CP Air, avec son nouvel associé, Eastern Provincial, va fort vraisemblablement conclure aussi le même genre d'entente de non-agression avec Air B.C.?

Mme Micklewright: Je ne suis pas en mesure de le prouver ou de citer une source. Cela semble simplement logique de la manière dont les services ont été arrangés.

Par exemple, CP Air donne ses numéros de vols à six destinations différentes assurées par Air B.C. et les propose comme des vols de CP Air. Pour le service de Victoria, que CP Air assurait jusqu'à présent, malgré son départ elle a continué à l'assurer par l'intermédiaire d'Air B.C. Maintenant que ce départ est définitif, c'est Air B.C. qui assure ce service. Le fait que les avions portent le sigle «Navette CP Air*» et le fait que nos membres assurent le contrôle des sièges, c'est à dire qu'ils déterminent le nombre de sièges disponibles pour les tarifs excursions, etc., me fait penser que s'il n'y a pas pacte de non-agression il doit y avoir pour le moins une entente commerciale très étroite.

Je ne l'ai pas signalé, mais vous constaterez dans le mémoire qu'à la page 9 je fais remarquer qu'avec l'achat d'EPA et de Nordair, CP Air desservira 50 destinations au Canada comparé aux 32 d'Air Canada. A une ou deux destinations près ces chiffres ne sont peut-être pas tout à fait exact mais c'est à peu près cela. Nous parlons de la compagnie dominante dans ce pays et des 60 p. 100 de services qui sont censément contrôlés par Air Canada. Il me semble tout à fait clair que CP Air a conclu des ententes d'achat d'autres compagnies et certaines autres ententes commerciales avec Air BC pour ne pas se laisser distancer par l'autre géant aérien.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Oui, merci beaucoup.

Pensez-vous que cette possibilité de domination par quelques compagnies, le plus important encore cette possibilité de pacte de non-agression entre les grandes compagnies, mérite enquête et recommanderiez-vous que notre comité se penche activement sur cette question? Avez-vous l'impression que non seulement quelque chose se passe entre Air Canada, Pacific Western et Air Ontario, mais pensez-vous également que CP

[Texte]

Ms Micklewright: Yes, I certainly do.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I appreciate your brief, and I agree with all of it.

Further to what Mr. Ouellet was asking, it was pointed out to us by Air Canada and, I believe, a couple of other submissions from people in the airline industry that these arrangements for one airline to handle reservations, baggage equipment, dispatching services and what not make them more efficient because they have less duplication in terms of equipment requirements and space requirements and it is a cost-cutting that will be of benefit to the travelling public.

Also, we were told by Air Canada that their and PWA's buying 24.5% each of the ownership of Air Ontario was an arrangement to provide that kind of efficiency of operations and also was done mostly at the request of Air Ontario: it was not necessarily Air Canada's and PWA's idea. Air Ontario will still have the majority ownership, but they are able to reduce the duplications that go on when you have a multiplicity of airlines.

Do you think that is a bad thing? Or do you think that in the name of efficiency of operations and cutting operating costs it should be done but in a spaced and staged manner so it would eliminate employee disruption and what not: do it through retirements and retraining and promotions and that sort of thing?

Ms Micklewright: I have a concern about that type of merger. Of course it is more efficient. You are going to have fewer people performing the same work, and from a company's perspective that is definitely ideal, and I am certainly not opposed to efficiency. I have a concern about particularly situations like Eastern Provincial where the company insists to us that they are two separate corporations, even though they are shuffling management back and forth, and they were doing it specifically for the concern of the union structure. We are very much concerned with that.

It is a difficult question to answer because on the one hand I definitely favour job security and I feel that there should be some protection for people who are the fall-out as the result of that type of merger. I make the point in my brief that these mergers may be beneficial for our union because we will gain the jobs.

• 1055

Part of that has to do with the fact that in our last negotiations we negotiated job security for life with CP Air which, I know, was the subject of some debate. That is not something that should be expected of Pacific Western, but it was something that was negotiated at CP Air. I know the Eastern Provincial employees and perhaps the Nordair employees

[Traduction]

Air et ses affiliés devraient également faire l'objet d'une étude analogue?

Mme Micklewright: Oui, certainement.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Je suis tout à fait d'accord avec tout ce que contient votre mémoire.

Permettez-moi de poursuivre les questions posées par M. Ouellet. Il nous a été signalé par Air Canada et, je crois, par un ou deux autres représentants de l'industrie aérienne que ces ententes donnant à une seule compagnie la responsabilité des services de réservation, de manutention des bagages, etc, accroissaient l'efficacité en minimisant d'autant les besoins en équipement et en espace et que les usagers bénéficieront de ces économies.

Air Canada nous a également dit que si elle avait acheté tout comme PWA 24,5 p. 100 des parts d'Air Ontario c'était justement dans le but de rationaliser de cette manière les opérations, et ce principalement à la demande d'Air Ontario: ce n'était pas forcément l'idée d'Air Canada et de PWA. Air Ontario continuera à détenir la majorité des parts mais elle pourra réduire cette duplication des services inhérents à une multiplicité de compagnies.

Pensez-vous que cela soit une mauvaise chose? Ou pensez-vous qu'au nom de l'efficacité des opérations et de la réduction des dépenses d'exploitation cela devrait être fait mais d'une manière ordonnée afin d'éviter tout problème pour les employés: en profitant des départs à la retraite, des possibilités de recyclage et de promotions, etc.?

Mme Micklewright: Ce genre de fusion me pose un problème. Bien entendu, l'efficacité y gagne. Le même travail sera assuré par des effectifs réduits, et du point de vue de la compagnie c'est certainement idéal, et je ne m'oppose pas à l'efficacité. Ce sont certaines situations particulières qui me posent des problèmes, comme par exemple, Eastern Provincial dont la direction insiste pour nous dire qu'il s'agit bel et bien de deux compagnies distinctes même s'il y a échange incessant au niveau de la direction, et que tous ces efforts visent spécialement à protéger la structure syndicale. Cela nous inquiète beaucoup.

Il est difficile de répondre à cette question car d'une part, je suis tout à fait pour la sécurité d'emploi et j'estime que les victimes de ce genre de fusion devraient être protégées. Je dis dans mon mémoire que ces fusions peuvent être bénéfiques à notre syndicat car nous y gagnerons des emplois.

C'est dû en partie au fait qu'au cours de nos dernières négociations, nous avons négocié la sécurité d'emploi à vie avec CP Air, ce qui, je sais, a fait l'objet de quelques débats. Ce n'est pas quelque chose qu'on devrait attendre de Pacific Western, mais c'est quelque chose qui a été négocié avec CP Air. Je sais que les employés d'Eastern Provincial, et peut-être

[Text]

stand to lose jobs and are going to be dislocated. There has to be some protection in that event. I appreciate the efficiencies, but there will ultimately be a net loss of jobs as a result of deregulation.

Mr. Benjamin: You would like to see that regulations under any new legislation would require carriers, not only airlines, but other modes, to conduct through the collective bargaining process, a negotiated, mutually agreeable, arrangement that there be a requirement placed on both sides in the event of mergers, takeovers, business arrangements or whatever?

Ms Micklewright: Yes, I certainly do. I feel there should be some way of dealing with it, perhaps through attrition.

Mr. Benjamin: Yes. Okay. I am glad you are debunking a lot of the mythology of the lower fares in the United States compared to Canada. Would you agree, though, that if an airline is dumb enough to sell tickets at cost or less than cost, that is their problem.

Ms Micklewright: Yes.

Mr. Benjamin: But if they are going to provide a discount or an excursion or seat-sale or whatever, they cannot just pick and choose the locations. If they are going to give it to two places they have to give it to every place that airline serves?

Ms Micklewright: Oh, absolutely. I would agree with that. But that is not the situation.

Mr. Benjamin: No, I know. It is rank discrimination against some communities, and others get the benefit of it. You would like to see that required by regulation, would you?

Ms Micklewright: Yes, I certainly would favour that.

Mr. Benjamin: I take it from your views that you accept it as a given or as inevitable that a deregulated regime, so-called, or with much less regulation, is going to lead automatically to more mergers, takeovers and bankruptcies and that we will end up going full circle with just three or four airlines doing the major routes in this country?

Ms Micklewright: I think that is the most probable situation. That certainly is what happened in the United States with the major airlines buying up and taking over. The quote I have used in my brief from a Texas Air executive was: "To survive in this crazy airline business you have got to have mass". You have to go out and buy up.

Mr. Benjamin: Oh, yes. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman.

I would also like to congratulate these people on their brief, because you are taking the opportunity to bring out a lot of

[Translation]

les employés de Nordair, risquent de perdre leurs emplois. Dans une telle éventualité, il faut qu'ils soient protégés. Je suis pour l'efficacité, mais la déréglementation entraînera automatiquement une perte sèche d'emplois.

M. Benjamin: Vous aimeriez que les règlements accompagnant toute nouvelle législation imposent aux transporteurs, pas seulement aux compagnies aériennes, mais aux autres modes de transport, qu'ils négocient dans le cadre des conventions collectives, des ententes mutuellement agréées en cas de fusions, de prises de contrôle, d'ententes commerciales, ou autres?

Mme Micklewright: Oui, certainement. On devrait trouver une solution, et elle se situe peut-être au niveau de l'érosion naturelle.

M. Benjamin: Oui. Très bien. Je suis heureux que vous ayez démythifié cette légende de tarifs moins élevés aux États-Unis par rapport au Canada. Ne conviendriez-vous pas cependant que si une compagnie aérienne est suffisamment stupide pour vendre des billets au prix coûtant ou à perte, c'est son problème?

Mme Micklewright: Oui.

M. Benjamin: Mais si elle offre un rabais, un tarif d'excursion ou un tarif spécial, que sais-je, elle ne peut pas choisir les destinations selon son bon vouloir. Si elle offre ce genre d'avantage pour deux destinations, elle doit l'offrir pour toutes les destinations qu'elle dessert?

Mme Micklewright: Absolument. Je suis tout à fait d'accord. Ce n'est cependant pas le cas.

M. Benjamin: Non, je sais. C'est de la pure discrimination contre certaines communautés, alors que d'autres en tirent tout le bénéfice. Voudriez-vous que cela soit réglementé?

Mme Micklewright: Oui, je serais certainement tout à fait d'accord.

M. Benjamin: Je conclus de vos propos que vous acceptez comme inévitable le fait qu'un régime déréglementé, soi-disant déréglementé, ou beaucoup moins réglementé, conduira automatiquement à un plus grand nombre de fusions, de prises de contrôle et de faillites, et que nous nous retrouverons à la case départ avec simplement trois ou quatre compagnies aériennes assurant les itinéraires principaux de ce pays.

Mme Micklewright: Je crois que c'est la perspective la plus probable. C'est certainement ce qui s'est passé aux États-Unis avec les principales compagnies rachetant et prenant le contrôle des autres. Dans mon mémoire, je cite un cadre de Texas Air qui dit: «Sans croissance, la survie est impossible dans ce monde dingue des transports aériens». Il faut racheter tout le monde.

M. Benjamin: Oh, oui. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président.

J'aimerais également féliciter ces témoins de leur mémoire, car il m'a appris beaucoup de choses que je ne savais pas. Elles

[Texte]

facts that I was not aware of. Perhaps they are not relevant to deregulation, but I think they are interesting for this committee to know. First of all, the question of security, how you can avoid having your luggage X-rayed if you act in a certain manner; secondly, the question of wheel chairs, stretchers—that sort of problem.

My question to you is whether that really has anything to do with deregulation. Deregulation will not affect that to any great extent, except perhaps the question of stretchers on DASH-7s, but surely you are not going to keep an inefficient aircraft on a route merely because it can carry stretchers? Surely it is a job of society to provide planes to look after medical emergencies and things like that. Would you not agree with that?

Ms Micklewright: I certainly think it is a job of society to provide planes to deal with emergency services.

Mr. Dantzer: Not through the Transportation Act by forcing an airline to use jet aircraft where it is not efficient.

Ms Micklewright: Well, what is efficiency? How else is a passenger with a motorized wheelchair going to get to Vancouver? Player Rick Hanson—you cannot have these people barrelling down the highways because they cannot get their things on the aircraft. That is a real problem. I am not suggesting that your particular legislation which may be introduced is going to deal with all facets, but these are offshoots. It has been very much bandied about that deregulation will allow an airline with jet aircraft to withdraw from communities and foster the replacement by turbo-prop aircraft.

• 1100

I think there has to be some consideration as to what impact it will have on the community, and perhaps the communities themselves are certainly going to want a say in that. Perhaps there needs to be at least one jet service still maintained there for those kinds of purposes.

Mr. Dantzer: I agree very much with you when you point out that this will have an impact, and this will be the result and we should take that into consideration. I merely point out that, all things considered, there may be other ways and more efficient ways to handle the specific problem of stretchers than not allowing DASH-7s to go into other communities. I just say there may be other possibilities. You also bring, as other members have done, as other briefs have done, an indication that deregulation will have an adverse effect on labour conditions. Again, I think you are entitled to bring that forward, but my question to you again is: Is the National Transportation Act to deal with labour problems? Should that not be dealt with in labour legislation, not in the National Transportation Act?

Ms Micklewright: Perhaps. But I think the *Freedom to Move* paper certainly makes it a point that there is an expectation that first of all the effects on employees must be monitored and that it is hoped that good labour relations will be maintained. So, I am addressing the points in the brief.

[Traduction]

ne concernent peut-être pas tout à fait la déréglementation, mais il est intéressant que notre Comité les ait apprises. Premièrement, la question de la sécurité. Comment un bagage peut-il échapper aux rayons X si la procédure est respectée; deuxièmement, la question des fauteuils roulants, des brancards, etc.

Ma question est la suivante: est-ce que cela concerne véritablement la déréglementation? La déréglementation n'y changera pas grand-chose, mise à part peut-être la question des brancards dans les DASH-7, mais on ne peut tout de même pas maintenir un avion non rentable sur une ligne simplement parce qu'il peut transporter des brancards. C'est à la société de fournir les avions nécessaires pour les transports médicaux d'urgence, etc. N'êtes-vous pas d'accord?

Mme Micklewright: C'est certes à la société de fournir les avions nécessaires au transport pour les services d'urgence.

M. Dantzer: Pas par le biais d'une Loi sur les transports obligeant une compagnie aérienne à utiliser des avions à réaction dont l'utilisation n'est pas rentable.

Mme Micklewright: Qu'entend-on par efficacité? Comment un passager avec un fauteuil roulant motorisé se rendra-t-il à Vancouver? Le joueur Rick Hanson... on ne peut pas obliger ces gens à faire le trajet par la route simplement parce que leur fauteuil ne rentre pas dans les avions. C'est un vrai problème. Je ne dis pas que la loi que vous allez peut-être proposer devrait régler tous ces problèmes, mais ils existent. D'aucuns n'ont cessé de répéter que la déréglementation permettra à certaines compagnies aériennes de remplacer les services à réaction par des appareils à hélices.

Il faut évidemment se demander quelles seront les répercussions pour les collectivités, et j'imagine que celles-ci voudront avoir leur mot à dire. Il est sans doute nécessaire de maintenir un service aérien pour ce genre d'activités.

M. Dantzer: Je conviens avec vous des répercussions que cela pourrait entraîner, et du fait qu'il nous faut en tenir compte. Mais toutes choses étant égales, peut-être y a-t-il des façons de régler le problème particulier des civières d'une façon plus efficace que d'empêcher les DASH-7 de se rendre dans d'autres agglomérations. Peut-être y a-t-il d'autres solutions? Vous prétendez également, comme l'ont fait d'autres membres du Comité et comme l'ont fait certains mémoires, que la déréglementation nuira aux conditions de travail. Vous avez droit à votre opinion, mais je vous demande franchement si c'est à la Loi nationale sur les transports de régler les problèmes de travail. Est-ce que les questions de travail ne devraient pas faire l'objet d'un code du travail, plutôt que de la Loi nationale sur les transports?

Mme Micklewright: Peut-être. Mais le document *Aller sans entraves* laisse entendre qu'il faudra surveiller de près les répercussions que la déréglementation pourrait avoir sur les employés, d'une part, et laisse planer l'espoir de pouvoir maintenir de saines relations de travail, d'autre part. J'en parle

[Text]

How it is addressed in legislation is another thing. I mean, we also have concerns about the Bankruptcy Act and what that might do in terms of successor rights. Whether it is appropriate for the Canada Labour Code or the National Transportation Act, I do not know. That is not my expertise.

Mr. Dantzer: Do you agree that in the National Transportation Act any changes should be directed toward finding a most efficient way to serve the public in transportation needs?

Ms Micklewright: I think definitely there should be consideration toward serving all the needs of the public, yes. But...

Mr. Dantzer: And that being true, should this act, if it is redrafted, not allow airlines to use the efficiencies of computers and labour saving devices as much as possible?

Ms Micklewright: Oh, I am not opposed to technology. I am not a Luddite. It is inevitable. It is here and we have to work with it. But I am concerned about the job loss and I am concerned about the recent programs that were introduced by the Minister of Employment and Immigration to deal with retraining and technology. I think there has to be some society or the government has to somehow address, as do employers, what to do with displaced workers. That is something we have not really grappled with yet.

Mr. Dantzer: I agree with you that it is a problem that is going to get larger in the future, but I want you to know that in point of fact I think it is a good thing you brought up all these items, but if they do not appear in our ultimate recommendations I hope you do not think that we do not agree with you on many of them. It may well be that maybe they should be addressed in another forum and in different legislation, because certainly they are real problems. But I am not altogether sure they belong in this forum.

Ms Micklewright: I think it is important to remember what Don Carty said yesterday, that the biggest thing for him—and he made it in a speech to the Vancouver Board of Trade recently as well—that deregulated skies mean, to him, that they will be spending massive amounts of money on automation. So I think the two things are interrelated. The move toward deregulation will speed up automation and will more quickly result in lost jobs and displaced workers. So I think the two are tied together and I would be disappointed if the committee did not address that issue.

Mr. Dantzer: I cannot agree with you that is going to be the result of deregulation. That is not... That is the evidence we have heard in some areas, and we have heard evidence from other people who say there will be more jobs available because of deregulation. Perhaps different jobs.

Ms Micklewright: Perhaps.

Mr. Benjamin: At lower rates.

[Translation]

dans notre mémoire. Mais je ne sais pas si la loi répondra à nos préoccupations. Nous nous inquiétons également de la Loi sur la faillite et des répercussions qu'elle pourrait avoir sur les droits de succession. Mais je ne puis dire si les questions qui nous inquiètent relèvent plus du Code du travail que de la Loi nationale sur les transports. Je ne suis pas une experte en la matière.

M. Dantzer: Mais ne pensez-vous pas que la Loi nationale sur les transports devrait faire en sorte que toute modification au système actuel devrait viser un service au public des plus efficaces en matière de transports?

Mme Micklewright: Il faut sans aucun doute chercher à répondre aux besoins de l'ensemble du public. Mais...

M. Dantzer: Dans ce cas, si la loi devait être modifiée, ne devrait-on pas permettre aux compagnies aériennes d'avoir recours le plus possible aux ordinateurs et aux dispositifs leur permettant d'économiser en années-personnes?

Mme Micklewright: Vous savez, je ne suis pas luddite, et je ne suis pas contre la technologie. Je pense qu'elle est inévitable. Il nous faut donc apprendre à nous en servir. Mais ce qui m'inquiète, ce sont les pertes d'emplois et les récents programmes introduits par le ministre de l'Emploi et de l'Immigration visant à recycler ces employés devant de nouvelles technologies. La société, le gouvernement et tous les employeurs doivent se pencher sur le problème des travailleurs déplacés. Or, nous n'avons pas encore saisi le noeud du problème.

M. Dantzer: Je conviens avec vous que le problème ne peut que s'accroître; je suis heureux d'avoir entendu tous vos arguments, mais s'il advient que nos recommandations n'en tiennent pas compte ultimement, ne croyez pas que c'est parce que nous ne sommes pas d'accord avec vous. Peut-être auriez-vous dû adresser vos doléances à une autre tribune, et dans le cadre d'un autre projet de loi, puisqu'il s'agit de problèmes réels. Mais je ne suis pas sûr que vous les adressiez aux bonnes personnes.

Mme Micklewright: Rappelons-nous ce que Don Carty a dit hier et ce qu'il avait déjà dit dans un discours prononcé devant la Chambre de commerce de Vancouver: le plus important, dans toute cette question de déréglementation aérienne, c'est que l'on dépensera des sommes phénoménales d'argent pour s'automatiser. Les deux phénomènes sont liés, d'après moi. La déréglementation accélérera l'automatisation et entraînera très rapidement des pertes d'emplois et le déplacement des travailleurs. Je répète que ces deux questions sont liées, et je serais extrêmement déçu si le Comité ne s'y arrêtaient pas.

M. Dantzer: Je ne suis pas prêt à accepter, comme vous le faites, cet aspect-là de la déréglementation. Ce n'est pas... Certains témoins ont prétendu en effet que la déréglementation ferait perdre des emplois, mais d'autres ont prétendu tout à fait le contraire: peut-être la déréglementation créera-t-elle des emplois différents.

Mme Micklewright: Peut-être.

M. Benjamin: Et entraînera-t-elle une réduction des tarifs.

[Texte]

Mr. Dantzer: I am also ... Lower rates. That is another question that was brought up. You say it will not result in lower rates. I do not know as much about the airline business as you do, but I happen to live and my constituency is in Kelowna—at one time served only by PWA. The change has been dramatic in the last two years. The prices have been cut in half and service has been increased. Now, that may be peculiar situation for that particular area but it certainly is going to change. I mean, it changed for the better as far as the flying public is concerned.

Ms Micklewright: Can I tell you what had happened?

Mr. Dantzer: Yes. I would be very interested.

Ms Micklewright: When CP Air went in there ... First of all, they created a couple of years ago a subsidiary holding called Trans Pacific Tours which does business as CP Air Holidays. It is set up as a non-union subsidiary, and the employees there work at \$6 an hour. So, certainly when the competition begins with PWA flying in there and then the alternate with CP Air, they are able to do that because they have got people working for \$6 an hour.

• 1105

We attempted to address that in our bargaining, and the company has agreed to give that work back to us.

Mr. Dantzer: Do you not agree, though, that in deregulation what happens in many areas is that a whole new class of consumers suddenly say, now I can afford to fly? Before the price was \$190 return or something, and that limited it to maybe businessmen and a few people who had to go. You have dropped the price dramatically and you have a whole new class of consumers suddenly saying, well, I am not going to drive; I am going to go by air. Do you think that is a possibility? That seems to have been the experience in the United States in many cases.

Ms Micklewright: It is not a new possibility. If you look at my brief on page 2, in 1979 it was \$199 to fly round-trip between here and Toronto. I worked in the reservations office for CP Air. I started there in 1974. I frequently had the experience of people saying it was cheaper to fly than it was to take the train, with the cost of meals and everything included. So that would not be anything new. We have always had that, for as long as I have been around, anyway, in the industry.

Mr. Dantzer: But only between the major centres.

Ms Micklewright: Yes, but if you look at the geography of Canada you will find we do not have a decent passenger rail transportation system in this country. If we had something like what you find in Japan or Europe, there might be an affordable, efficient alternative. But there is not. So people generally fly and you do not get railways, or even buses, going to some of the communities.

[Traduction]

M. Dantzer: Je suis aussi ... Une réduction des tarifs? On en a aussi parlé. Vous prétendez, quant à vous, que les tarifs ne baisseront pas. Je ne m'y connais pas autant que vous en matière de circulation aérienne, mais il se trouve que ma circonscription est celle de Kelowna, et qu'à une certaine époque, elle n'était desservie que par PWA. La situation a considérablement changé depuis deux ans. Les prix ont diminué de moitié, et le service a augmenté. Peut-être est-ce un phénomène particulier à ma région, mais on ne peut que constater un changement. Et ceux qui prennent l'avion ne peuvent que constater une amélioration du service.

Mme Micklewright: Puis-je vous dire ce qui s'est passé?

M. Dantzer: Certainement, cela m'intéresse.

Mme Micklewright: Lorsque CP Air est entrée en scène ... Tout d'abord, il y a quelques années, la compagnie CP Air s'était dotée d'une filiale appelée *Trans Pacific Tours*, qui faisait affaire sous le nom de *CP Air Holidays*. Cette filiale n'est pas syndiquée et ses employés gagnent 6\$ l'heure. Par conséquent, la concurrence entre PWA et CP Air n'est possible que parce que CP Air a des employés qui travaillent pour 6\$ l'heure.

Nous avons essayé de résoudre ce problème lors de nos négociations, et la compagnie a accepté de nous rendre ce secteur de travail.

M. Dantzer: Mais ne devez-vous pas convenir que la déréglementation permet soudainement à toute une nouvelle classe de clients de prendre l'avion? Lorsqu'il en coûtait 190\$ environ pour faire l'aller-retour, c'était en général des hommes d'affaires qui voyageaient, à quelques exceptions près. Mais voilà qu'avec la baisse des tarifs, toute une nouvelle classe de clients peut maintenant se permettre de prendre l'avion, plutôt que de voyager en voiture. C'est en tout cas ce qui semble s'être passé aux États-Unis. Pourquoi n'en serait-il pas de même au Canada?

Mme Micklewright: Il n'y a rien de nouveau là-dedans. Si vous vous reportez à la page 2 de mon mémoire, vous y lirez qu'en 1979, il en coûtait 199\$ pour faire l'aller-retour entre Ottawa et Toronto. J'ai commencé à travailler au bureau des réservations de CP Air en 1974. Très souvent, des clients sont venus me dire qu'il leur coûtait moins cher de prendre l'avion que de prendre le train, si l'on calculait que le coût des repas, notamment, était inclus dans le prix du billet. Vous voyez qu'il n'y a rien de nouveau à cela. C'est toujours ce qui s'est produit, en tout cas depuis que je travaille dans ce domaine.

M. Dantzer: Mais seulement pour les vols reliant les grands centres.

Mme Micklewright: Oui, mais si vous regardez la géographie du Canada, vous constaterez que notre réseau de chemins de fer pour le transport des voyageurs est tout à fait aberrant. Si notre réseau était semblable à celui qu'ont les Japonais ou les Européens, il pourrait offrir une solution de rechange efficace et à prix raisonnable. Mais ce n'est pas le cas. Voilà pourquoi les clients préfèrent prendre l'avion, et voilà pourquoi

[Text]

Mr. Dantzer: Well, that is an approach. I want to ask one last question. There has been a lot of talk about these non-aggression pacts as if these were very, very bad things and as if they are under the table and very secret. But surely that is not so; it is just good business. Yesterday the president of B.C. Air quite frankly admitted that his flights were timed to coincide with those of CP Air. He said it is just good business. He is quite prepared to do that with anybody else if they are available to do it. What is wrong with that kind of an approach where a major airline uses the services of another airline to improve its service to the public and service to the country and increase competition? I find it very strange to understand what is wrong with this sort of approach.

Ms Micklewright: But that is just it, I do not see it as being competition. When you have two or three or four airlines working in tango with each other, they are not competing; they are not trying to beat each other out of business. With that type of non-aggression pact, you will see that it will be very difficult for new entrants into the market to exist and compete. That is the objective of the paper.

Mr. Dantzer: The evidence is that all the airlines that you say have non-aggression pacts provide different kinds of services. They would not be competing with each other anyway. The main competition that is occurring here in the groupings is between Air Canada and CP and their people; that is where the competition has been increasing and that is what the results of these groupings are. That seems to me to be the evidence I have been hearing. You say that is not so?

Ms Micklewright: I do not think there is any doubt. There are two major airlines in this country that hope to maintain their situation by entering into pacts or some sort of other working relationship with the airlines.

Mr. Dantzer: In other words . . .

Ms Micklewright: I do not see how that creates competition other than the fact that you still have two major entities . . .

Mr. Dantzer: Well at one time Air Canada ran the show; now we have CP and other airlines competing very strenuously with Air Canada. I think that causes competition; that is what competition is all about.

The Chairman: I think you both have made your points, Mr. Dantzer. I am now going to call upon Mr. Tobin, who has not asked a question this morning. I have two other gentlemen who say they want to ask questions. We are now exactly one over our schedule. Mr. Tobin.

[Translation]

certaines agglomérations ne sont desservies ni par les trains ni par les autobus.

• 1110

M. Dantzer: Eh bien, oui, c'est une approche possible. J'aimerais vous poser une dernière question. On a qualifié à plusieurs reprises ces espèces de pactes de non-agression d'ententes extrêmement négatives et on est même allé jusqu'à dire qu'ils se concluaient sous le manteau et qu'ils étaient très secrets. Cela ne doit sûrement pas être vrai, car ces pactes sont tout simplement une pratique commerciale efficace. Hier, le président de B.C. Air a admis sans hésiter que l'horaire des vols de sa compagnie coïncidait délibérément avec celui de CP Air. Selon lui, c'est de bonne guerre, et il est tout à fait disposé à procéder de la même façon avec les autres compagnies aériennes qui voudraient faire concurrence. Pourquoi une importante compagnie aérienne ne mettrait-elle pas à profit les services d'une autre compagnie afin d'améliorer son service au public et au pays et d'accroître la compétitivité? Je n'arrive pas à comprendre pourquoi cette pratique serait inacceptable.

Mme Micklewright: Exactement; selon moi, cela ne favorise pas une plus grande concurrence. Lorsque deux ou trois ou quatre compagnies aériennes travaillent main dans la main, elles ne se font pas concurrence et elles n'essaient pas de s'emparer de la part du marché des autres. On constate que ces pactes de non-agression rendent très difficile la pénétration des marchés par les nouveaux arrivants et entravent la compétitivité, principe qui est à la base du document de travail.

M. Dantzer: Dans les faits, les compagnies aériennes que vous avez mentionnées et qui ont conclu des pactes de non-agression fournissent chacune différentes catégories de services. Par conséquent, elles ne se font pas concurrence. La concurrence se fait sentir principalement entre Air Canada et CP Air, et les conglomerats qu'elles ont formés, qui sont d'ailleurs à l'origine de cette compétitivité accrue. Selon moi, c'est la conclusion qui se dégage des témoignages présentés. Vous n'êtes pas d'accord?

Mme Micklewright: Pour moi, la situation est claire. Il existe deux grandes compagnies aériennes au pays, qui désirent maintenir leur part du marché, et pour le faire, elles vont conclure des pactes ou des accords quelconques avec les plus petites sociétés.

M. Dantzer: En d'autres termes . . .

Mme Micklewright: Je ne vois pas en quoi cela favorise la concurrence, mis à part le fait que les deux grandes entités vont survivre . . .

M. Dantzer: Eh bien, à une certaine époque, Air Canada menait le bal. Aujourd'hui, CP Air et d'autres sociétés font une concurrence très vive à Air Canada. Pour moi, c'est là l'essentiel de la compétitivité.

Le président: Je crois que vous avez tous deux eu amplement l'occasion de faire valoir votre point de vue, et je vais maintenant céder la parole à M. Tobin, qui n'a rien dit de toute la matinée. Deux autres membres du Comité aimeraient aussi poser des questions. Je vous rappelle que nous avons maintenant décalé d'un témoin. Monsieur Tobin.

[Texte]

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. I will just begin with a brief comment on Mr. Dantzer's remarks about non-aggression pacts. The problem with non-aggression pacts is not that airlines will schedule their connecting flights to take advantage of each other's schedules; that is not the problem at all. The problem is that they will enter into, if non-aggression pacts exist, pricing arrangements, which completely debunks the notion that this whole deregulatory exercise is going to result in a better deal for the consumer when you have the major players lining up in two big blocks and deciding what prices should be.

We heard from Mr. Carty yesterday that basically the whole notion of cheaper fares is overblown, is not going to happen, and we have already reached the bottom. The other problem is precisely what Mrs. Micklewright said: people lined up in non-aggression pacts in big blocks can keep anybody else from getting in in any kind of substantial way.

Mr. Chairman, what I want to ask about this morning is this matter you raise on page 11 of your brief about safety. You say "a third situation, which is of grave concern" and you go on to talk about safety and a couple of examples. I have to say to you, Mrs. Micklewright, that I have appreciated your brief, because we were told at the beginning of this exercise that the government, the Minister, the Minister's officials had thoroughly consulted all the players in the industry, and we have discovered on the road that many of the major players in the industry have not been consulted. We were told by union representatives yesterday that this is really their first chance to be heard.

I am flabbergasted to sit here in the City of Vancouver, given the Air India disaster and given the deaths of a number of baggage handlers in Tokyo Airport because a bomb was aboard an aircraft . . . I am absolutely flabbergasted and I find I have trouble believing what you are telling us. You are telling us that we still have in place today, as we sit here, a situation where through-handling of baggage originating outside Canada is not checked when it transits through this country; that Canada today, after those two incidents, which are very recent, has not taken any kind of corrective measure to ensure that we are not dependent on the security system of a third country, that something coming through here is not checked.

• 1115

Could you comment on that? Frankly, I find it difficult to believe, and if it is true, I find it is bloody well unforgivable in light of what has happened with these two incidents.

The Chairman: I do not think she said quite that, but she is quite capable of answering that question.

[Traduction]

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Pour débiter, j'aimerais dire quelques mots au sujet des pactes de non-agression dont a parlé M. Dantzer. Le problème lié aux pactes de non-agression n'est pas lié au fait que les compagnies aériennes établiront leur horaire de façon à permettre la correspondance entre les deux séries de vols. Ce n'est pas le problème du tout. Le problème, c'est que ces compagnies concluront, aux termes de ces pactes, des accords concernant les tarifs, ce qui démolit la notion qui est à la base de notre initiative de déréglementation, c'est-à-dire des conditions plus favorables pour les consommateurs, car les deux grands intervenants vont faire bloc, chacun de son côté, et fixer les prix.

Hier, M. Carty nous a dit qu'essentiellement, il était déraisonnable de croire que les tarifs aériens allaient diminuer davantage et, selon lui, le seuil minimal a déjà été atteint. Comme l'a dit M^{me} Micklewright, les pactes de non-agression provoquent également un autre problème, en ce sens qu'ils amènent les deux grandes compagnies à former bloc, ce qui empêche les autres compagnies de s'emparer d'une part importante du marché.

Monsieur le président, j'aimerais poser une question au sujet d'une déclaration faite à la page 11 du mémoire portant sur la sécurité. Vous parlez de la sécurité, en citant quelques exemples et en déclarant qu'elle représente pour vous une importante préoccupation. Madame Micklewright, je tiens à vous dire que j'ai beaucoup apprécié votre mémoire, car lors des premières séances sur ce document de travail, on nous a assuré que le gouvernement, le ministre et les fonctionnaires du ministre avaient procédé à des consultations exhaustives avec toutes les personnes intéressées au sein de l'industrie en question, et pendant notre voyage, nous avons constaté que bon nombre des principaux intervenants n'avaient pas été consultés du tout. En effet, les représentants syndicaux nous ont dit hier que c'était la première fois qu'ils pouvaient exprimer leur opinion à ce sujet.

Vu l'écrasement de l'appareil d'*Air India* et le décès d'un certain nombre de manutentionnaires de bagages à l'aéroport de Tokyo par suite de l'explosion d'une bombe se trouvant à bord d'un appareil, je suis tout à fait époustoufflé de me retrouver aujourd'hui à Vancouver et de vous entendre dire cela. Vous nous dites qu'aujourd'hui même, les bagages provenant de l'extérieur du pays et en transit au Canada ne font pas l'objet d'une vérification sur le sol canadien. Vous nous dites que par suite des deux incidents survenus très récemment, le Canada n'a pris aucune mesure pour s'assurer qu'il n'est pas tributaire du système de sécurité d'un pays tiers et qu'il peut y avoir des bagages en sol canadien qui n'ont pas été vérifiés.

Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez? En toute franchise, j'ai bien du mal à le croire, et si c'est vrai, c'est tout à fait impardonnable, à la lumière des deux incidents dont j'ai parlé.

Le président: Ce n'est pas exactement ce qu'a dit le témoin, mais elle est tout à fait en mesure de répondre à votre question.

[Text]

Ms Micklewright: What I stated here is absolutely factual; that is the situation. We have concerns about it, and particularly, one of our big concerns is the reconciliation of passengers. What happens before the aircraft leaves is that, first of all, as each passenger checks in, his seat number is written on the ticket coupon, and prior to departure down at the gate, the agent there goes through the coupons and makes sure every seat is accounted for. If it is not, then they have to go on board and go up to a particular seat and check to see where that passenger is. If they do not reconcile the flight, they then must off-load the baggage and all the passengers and go through another procedure to make sure everybody is on board.

But what happens is this. Again, it is the pressure, the competition, because Air Canada and CP Air flights go at the same time. So if you hold up a flight, you have a stampede of passengers going somewhere else. So occasionally a decision is made, which is made by the supervisor or the pilot, not our member who is the person working at the gate, that the plane will go without reconciliation of the passenger. So there definitely is that instance, and I am concerned about it. But it is in the interest of on-time performance.

Mr. Tobin: We ought to be concerned about it. For the benefit of members opposite, who seem to be upset at my comments, basically . . .

Mr. Mantha: [Technical Difficulty—Editor]

Mr. Tobin: Yes, that is right, us and previous generations and for a thousand years beforehand when someone dreamed of flying airplanes. But that is not the point. The point is that we have had a couple of disasters on our hands.

Let me understand more clearly this question of through baggage. Am I to understand that a piece of baggage that is checked on in a third country comes into Canada to make a connection, that it may possibly change aircraft in this country, and that while it is here there is no inspection process to ensure that this baggage contains no bombs or any kind of material that could be dangerous or hazardous to the aircraft? Basically, we as a nation are dependent upon whatever security measures, good or bad, exist at the point of origin. Is that what you are telling me?

Ms Micklewright: That is what I am telling you.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I think that is a very serious matter, and I think it is something the committee ought to address quickly. I hope even the staff here today will . . .

Ms Micklewright: May I comment on that? I recently had a trip to Japan myself, and when I checked in at the airport, the agent tagged my bag and put it on the belt. I said: Am I not supposed to take it over and put it through security? He said: Oh yes, but nobody is really worrying about it today; you know, it is busy, and we are short-staffed, etc. But if you want to take it over, that is fine. So I did. When I returned and checked in at the Japan Airlines counter where they handle the CP Air flights at Machida airport, there was just a cursory physical inspection, which meant that they opened one piece of my baggage but did not open the other.

[Translation]

Mme Micklewright: La situation que j'ai décrite est une situation qui existe réellement. Elle nous préoccupe, de même que la question de la confirmation de la liste des passagers en regard des passagers actuellement à bord de l'appareil. Avant le départ, on attribue à chaque passager, dès qu'il se présente, un numéro de fauteuil, et à la barrière, l'agent compare toutes les cartes émises et s'assure que toutes les places qui doivent être occupées le sont. Si ce n'est pas le cas, il faut se rendre à bord et repérer le passager en question. Si cela est impossible, il faut que tous les passagers descendent de l'appareil, que tous les bagages soient enlevés, après quoi on repart à zéro, afin de s'assurer que tout le monde est bien à bord.

Cependant, voici ce qui se passe en réalité. Parce que Air Canada et CP Air offrent des vols qui partent à la même heure, la concurrence est très forte. Par conséquent, s'il y a un retard dans un vol donné, les passagers vont se ruer vers la compagnie offrant le même service. Or, parfois, le superviseur ou le pilote, et non l'employé affecté à la barrière, décide que l'avion décollera sans confirmation de la liste en regard des passagers à bord de l'appareil. On procède ainsi afin de mieux respecter les horaires, mais cette pratique existe réellement, et elle m'inquiète.

M. Tobin: C'est en effet une pratique inquiétante. J'aimerais dire aux membres assis de l'autre côté, qui semblent s'offusquer de mes observations, qu'essentiellement . . .

M. Mantha: [Difficultés techniques—Éditeur]

M. Tobin: Oui, c'est exact, depuis des milliers d'années, on rêve de pouvoir voler. Enfin, passons; l'important, c'est qu'il y a eu quelques désastres.

J'aimerais en savoir plus long sur cette question des bagages en transit. Si j'ai bien compris, une valise laissée à la consigne dans un pays tiers peut entrer au Canada en transit, pour être placée à bord d'un autre avion, par exemple, sans qu'il y ait ici même, au Canada, un examen permettant de s'assurer que ladite valise ne renferme aucune bombe ou aucune substance pouvant endommager l'avion. Si tel est le cas, le Canada est à la merci des mesures de sécurité, bonnes ou mauvaises, mises en oeuvres au point de départ. Est-ce exact?

Mme Micklewright: C'est exactement ce que j'ai dit.

M. Tobin: Monsieur le président, il s'agit d'un problème très grave, et je crois que le Comité devrait s'y attaquer sans tarder. J'espère même que les fonctionnaires qui sont là aujourd'hui . . .

Mme Micklewright: Me permettez-vous un commentaire à ce sujet? Récemment, je me suis rendue au Japon, et lorsque je me suis présentée à l'aéroport, l'agent a fixé une étiquette sur mon sac et l'a déposé sur la courroie. Je lui ai demandé si je n'étais pas tenue de présenter mon sac à la sécurité. Il m'a répondu que oui, mais qu'aujourd'hui, on s'en souciait peu, car on était débordé et on manquait de personnel. Or, il m'a dit que si je voulais me présenter à la sécurité avec mon sac, j'étais libre de le faire. Je l'ai fait. À mon retour, je me suis présentée au comptoir de la Japan Airlines, qui s'occupe des vols de CP Air à l'aéroport de Machida, et on n'a procédé qu'à une

[Texte]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me just ask this question. In light of what has happened with both the Japan incident and the Air India incident, would you say there has been an increased level of awareness, of readiness of inspection, that increased specific measures have been introduced to try to make the system more thorough? This large gaping hole really leaves us totally unaccountable for what is coming out of this country, even though it transits in from somewhere else. But are you satisfied that there has been some sense that, my God, we have to do a better job than we have done in the past?

Ms Micklewright: I think it is fair to say that both Transport Canada and the airlines have gone to fairly extensive efforts to ensure that there is security. At the time of this incident, there was no security at all except for persons . . .

Mr. Tobin: Have your members brought this through-baggage situation to the attention of the airlines and to Air Canada?

• 1120

Ms Micklewright: Yes, they are aware of it—not Air Canada, but CP Air is certainly aware of it—but they say they are doing what they can. In most instances the check is successful, but just the odd time it is a problem.

We have a concern about the person who checks in, for example, in Edmonton and who is going to Tokyo who does not pick the baggage off the carousel as it sits in Vancouver Airport and our members have to pick this piece up and take it somewhere and put it through the check themselves. That subjects them to risk, but also we feel that if somebody is going internationally then the check should be done at the point of origin and not relying on somebody to take care of it. Our members can easily just pick that bag up and stick it out on the ramp. They do not have to go and check it in if it is a transiting passenger.

So there are loopholes in the system. A lot of them have been closed, but there are still possibilities.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have a brief supplementary on that.

Someone could get on a small airline at some outlying place in the interior of Canada, buy a ticket through to, let us say, London, England, check their luggage at the originating point, say Prince George, B.C., and fly to Vancouver. Their luggage is checked right through to London. They fly to Vancouver; they change airlines. They fly to Toronto or Montreal and change airlines again and they go to London, for example. Is it

[Traduction]

inspection superficielle, c'est-à-dire qu'on a ouvert un de mes sacs, mais pas l'autre.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais poser une question. À la lumière des incidents survenus au Japon et à bord de l'appareil d'Air India, croyez-vous qu'on est davantage sensibilisé à l'importance de l'inspection et qu'on a pris des mesures plus rigoureuses pour rendre le système plus efficace? Il existe une importante brèche, qui nous laisse totalement à la merci des pratiques mises en oeuvre à l'étranger, bien que les bagages en question soient en transit au Canada même. Êtes-vous convaincue que nous sommes plus efficaces que par le passé?

Mme Micklewright: Je crois qu'on peut dire que Transports Canada et les compagnies aériennes ont déployé des efforts assez importants pour assurer la sécurité. Au moment où l'incident est survenu, la sécurité n'était assurée que par quelques personnes . . .

M. Tobin: Les membres de votre association ont-ils porté à l'attention des compagnies aériennes, dont Air Canada, l'existence de ce problème touchant les bagages en transit?

Mme Micklewright: Air Canada n'est pas au courant, mais CP Air l'est certainement, et elle nous a dit qu'elle faisait tout pour trouver une solution. Dans la plupart des cas, le contrôle est efficace, mais des problèmes se présentent à l'occasion.

Je vous donne un autre exemple. Une situation comportant possiblement des dangers. Une personne prend l'avion à Edmonton, par exemple, pour se rendre à Tokyo, et une fois arrivée à l'aéroport de Vancouver, elle ne prend pas son sac sur le carousel, et ce sont les membres de notre association qui doivent le faire afin que la vérification puisse être faite. Cela nous fait courir certains risques, et nous croyons en outre que si une personne se rend à l'étranger, ses bagages devraient être soumis au contrôle au moment du départ et qu'il ne faudrait pas se fier à nous pour le faire. Il est facile pour nos membres de prendre les bagages et de les mettre sur la rampe, mais ils ne sont pas tenus de les remettre à la consigne si les bagages appartiennent à un passager en transit.

Or, il y a des lacunes dans le système. Bon nombre ont été réglées, mais pas toutes.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais poser une brève question se rattachant à la précédente.

Supposons qu'une personne, dans une petite localité au Canada, s'achète un billet pour se rendre, par exemple, à Londres, en Angleterre. Cette personne remet ses bagages à la consigne à Prince George, en Colombie-Britannique, par exemple, et se rend par avion à Vancouver. Les bagages doivent se rendre à Londres en transit. Cette personne se rend donc à Vancouver, change d'avion, se rend à Toronto ou Montréal, change d'avion encore une fois, et se rend à

[Text]

not correct that the interline baggage is not checked, is not X-rayed, is not examined?

Ms Micklewright: When it comes in on a connecting flight the baggage is off-loaded and it is put onto the arrivals level carousel. The onus is on the passenger to pick that bag up, take it to the check-in counter and put it through the security systems.

I would say, in terms of flights originating within Canada from places that do not have X-ray systems, that should be taken care of when it goes through the major station, like Vancouver.

Mr. Benjamin: Yes, but the interline baggage is checked right through. It has to be off-loaded and brought back into the airport terminal instead of just transferred from one aircraft to another.

Ms Micklewright: That is right. The problem was more with the transiting international flights. For example, if a big load comes in off a South Pacific flight it sits in a pile on the ramp and if there is a big pile they will put into a container and they will put it at gate 20 and it sits there. The passengers in that instance are not required to pick it up. But in most instances, coming through a station like Vancouver, if you are coming from northern B.C., the passengers have to pick those bags up and check them through. If they do not then the agents, our members, have to pick them up and do it. I suppose there is a possibility that an agent could just put it out on the ramp, but I think they are unlikely to do that because after all it was one of our members at Vancouver Airport who checked that luggage in on the Air India flight, which of course remains a problem for that person.

Mr. Benjamin: Is it not also true that other things that go on aircraft...

The Chairman: This is not a point of order. This is the third question...

Mr. Benjamin: It is a supplementary.

The Chairman: There are two other members who want to ask questions.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Because of the interest, I have let these questions go. This gets into the whole air administration of the Department of Transport. It is very topical and very interesting.

Mr. Forrestall, did you want to have an intervention here in view of this line of questioning, in terms of this very issue?

Mr. Forrestall: If my colleague is as flabbergasted as he thinks he is then there is a serious breakdown; there is no question about that.

The breakdown is not in awareness, not in failure to take action. The breakdown, I suppose, then becomes one of

[Translation]

Londres. Est-il exact de dire que les bagages en transit ne font pas l'objet d'une vérification en pareil cas, qu'ils ne sont soumis à aucun rayon X ni à aucun examen?

Mme Micklewright: En pareil cas, les bagages sont débarqués de l'avion et déposés sur le carrousel dans la salle des arrivées. Il appartient au passager de prendre ses bagages, de les apporter au comptoir et de voir à ce qu'ils fassent l'objet d'une vérification de sécurité.

A mon avis, pour les vols en provenance d'aéroports canadiens n'ayant pas d'appareil à rayons X, l'inspection devrait avoir lieu à l'aéroport de correspondance, tel que Vancouver.

M. Benjamin: Oui, mais les bagages devant être transmis d'une compagnie à une autre sont actuellement acheminés directement. Il faudrait au contraire les transporter dans l'aérogare, et non tout simplement les transférer d'un appareil à l'autre.

Mme Micklewright: C'est exact. Le problème touche surtout les passagers en transit vers une destination internationale. Si, par exemple, on décharge une quantité importante de bagages d'un vol provenant du Sud du Pacifique, ces bagages sont empilés sur la rampe près de la porte 20, et si la quantité de bagages est suffisante, ils seront déposés dans un conteneur. En pareil cas, les passagers ne sont pas tenus de ramasser les bagages. Toutefois, dans la plupart des cas, si vous êtes par exemple en provenance du Nord de la Colombie-Britannique et en correspondance à Vancouver, vous devez ramasser vos bagages et les remettre à la consigne. Sinon, les agents, c'est-à-dire nos membres, doivent le faire. Je suppose qu'un agent pourrait tout simplement déposer les bagages sur la rampe, mais je crois qu'ils sont peu susceptibles de le faire, car, après tout, c'est un de nos membres qui a accepté à l'aéroport de Vancouver les bagages qui ont été déposés sur le vol d'Air India, et cette personne en subit toujours les conséquences.

M. Benjamin: N'est-il pas aussi exact que d'autres articles sont mis à bord des avions...

Le président: Vous avez invoqué le Règlement, mais vous en êtes à votre troisième question.

M. Benjamin: Il s'agit d'une question complémentaire.

Le président: Deux autres membres du Comité aimeraient poser des questions.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Étant donné l'intérêt manifesté, j'ai décidé de permettre les questions. Ainsi, nous abordons toute la question de l'administration des services aériens par le ministère des Transports, question fort pertinente et intéressante.

Monsieur Forrestall, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Forrestall: Mon collègue s'est dit tout à fait époustoufflé, et pour cause, car, selon moi, il ne fait aucun doute qu'il existe des lacunes graves.

Les lacunes ne sont pas attribuables à un manque de sensibilisation ou à l'absence de mesures. Je crois qu'elles sont attribuables plutôt au manque de communication quant aux

[Texte]

communication with respect to the action that is being taken, addressing particularly this narrow question of control.

The principal thing that has been done—and I think it should be said for the record—is that about three months ago the department commenced a complete internal safety and security audit. That work is virtually done. Methods of solution to not just this problem but many others associated with safety and security at the airport are well under way. So it is not a question of unawareness of these difficulties.

• 1125

No one is more concerned for the safety of employees in airports, passengers who have to travel through airports and on aircraft, than the Minister, and I am sure all of us around this table. So in fact it is well under way and hopefully some of these problems will be resolved in the very near future.

Mr. Tobin: I have a brief comment on that. I just want to point out that I would in no way—and I want to say this publicly—ever question the integrity of the Minister of Transport on safety, because irrespective of whatever portfolio that particular gentleman is in, I have the greatest of respect for him and for his integrity. What I am saying is that when people who have hands-on experience and who deal every day in this kind of situation come and tell us there is a problem, despite our best intentions and the best intentions of the Minister, that is serious, and it is something we ought to correct just as quickly as we can.

The Chairman: That is why the Parliamentary Secretary has intervened: to help bring this up to date. The problem was mentioned by the witness. A three-month assessment and study is going on internally, and hopefully it is going to correct some of the deficiencies the witness pointed out for the sake of us all.

Mr. Taylor: I just have one short question to complete the information. When you set out the air fares, the increase from \$222 in 1977 to \$268 in 1985... could you also give me the increase in wages during that period, if any?

Ms Micklewright: No, just off the top of my head I could not tell you. We were under the Anti-Inflation Board regulations, and although we were not legislated under the 6 and 5 legislation, we were impacted on by that because of Air Canada. So there have not been large increases over that period of time. Also, I do not think it is fair to make a comparison with what are effectively loss-leader air fares. If you have to make a comparison, it is more important, I think, to look at the increases in first-class fares and the regular business fares. I do not have those figures here.

Mr. Taylor: In order that we may have a complete picture, could you send us that information?

Ms Micklewright: Certainly.

Mr. Angus: If we are talking about transportation services to communities, we have to understand what kind of equipment

[Traduction]

mesures prises, particulièrement en ce qui concerne le contrôle sécuritaire.

Je crois qu'il convient de signaler qu'il y a environ trois mois, le ministère a entrepris une vérification exhaustive de la sécurité interne. Ces travaux sont pour ainsi dire terminés. On est déjà en train d'apporter des solutions, non seulement à ce problème, mais également à d'autres rattachés à la sécurité dans les aéroports. Par conséquent, le problème ne tient pas à un manque de connaissances au sujet des problèmes cernés.

Personne ne se préoccupe plus que le ministre de la sécurité des employés et des passagers aux aéroports, et je suis sûr que tous les membres du Comité ont aussi à coeur la sécurité des voyageurs aériens. Or, des mesures ont déjà été prises, et nous espérons que certains de ces problèmes seront réglés sous peu.

M. Tobin: J'aimerais faire quelques commentaires à ce sujet. J'aimerais dire publiquement que je n'ai jamais voulu compromettre ou mettre en doute l'intégrité du ministre des Transports en ce qui concerne la sécurité, car, quel que soit le portefeuille qui lui a été confié, j'ai pour lui le plus grand respect et je l'estime d'une intégrité irréprochable. Je crois cependant que ceux qui ont une expérience pratique et quotidienne de ce domaine sont venus nous exposer un problème et, quelles soient nos intentions ou les intentions du ministre, c'est une situation très sérieuse, qu'il faudrait rectifier dans les plus brefs délais.

Le président: C'est pourquoi le secrétaire parlementaire est intervenu, c'est-à-dire pour nous mettre à jour. Les témoins ont parlé du problème, on procède actuellement à une étude interne échelonnée sur trois mois, et il est à espérer que cela va rectifier certaines des lacunes décrites par le témoin.

M. Taylor: Pour compléter les renseignements déjà fournis, j'aimerais poser une brève question. Vous avez parlé des tarifs aériens, qui sont passés de 222\$ en 1977 à 268\$ en 1985. Pouvez-vous me dire quelle a été l'augmentation salariale pendant cette même période, le cas échéant?

Mme Micklewright: Non, je ne connais pas ces chiffres par coeur. À l'époque, nous étions assujettis aux règlements de la Commission anti-inflation, et bien que nous nous soyons soustraits au programme des 6 et 5, nous en avons néanmoins ressenti les répercussions du fait de notre association avec Air Canada. Or, nous n'avons pas été beaucoup augmentés au cours de cette période. D'ailleurs, je crois qu'il n'est pas juste de faire une comparaison entre nos traitements et des tarifs offerts dans le cadre d'un piège promotionnel. Si vous voulez comparer, il faut plutôt, je crois, comparer les augmentations touchant les tarifs en première classe et en classe affaires. Cependant, je n'ai pas ces chiffres avec moi.

M. Taylor: Pourriez-vous nous transmettre ces renseignements, de façon à nous donner une idée plus complète?

Mme Micklewright: Certainement.

M. Angus: Nous parlons de services de transport desservant des agglomérations, et il faut se demander quel genre d'appa-

[Text]

will be used. There are Canadians in this country who, if this goes ahead, if they are just given DASH-7s, according to this brief, will not have access to the transportation system. Is the DASH-8 in the same situation as the DASH-7s? We heard yesterday about how they are moving to DASH-8s. Are they also inaccessible both for wheelchairs and for stretchers?

Ms Micklewright: I am sorry, I do not know the answer to that question. We do not have any DASH-8s in this area that I am aware of.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus.

• 1130

Thank you very much, witness, for appearing. As Mr. Dantzer said, you have opened up many areas of very real interest to anyone involved in transportation. How many are in the National Transportation Act and how many can be covered in other ways I am not sure, but we will certainly deliberate on it, as we have this morning. Thank you very, very much.

The next witness is Crown Forest Industries. I understand appearing for them is Mr. Powell, the distribution manager. Mr. Powell, welcome. You have been very patient, perhaps more patient than the chairman. You have seen the order we are trying to follow. You have a brief, which is delightfully rather short and succinct. Would you please give a very brief overview so that we can start questions?

Mr. James A. Powell (Distribution Manager, Crown Forest Industries): Thank you, Mr. Chairman. The brief was prepared with that in mind. I will skim over the first part of this brief; I think we tell you a little bit about the company, and you can read that for yourself. I think the other major point I would like to make in the first part of our comments is that we feel reasonably confident to address some of the rail, truck, and marine matters. We do not feel that on some of the other areas we really address ourselves to we are competent to assist this committee in any way.

As a general comment, we fully support the thrust of the proposals in *Freedom to Move* as they pertain to the specific areas. Changes are necessary, both because the world is changing and because some of the provisions contained in the National Transportation Act, which was passed 18 years ago, have not met their original objectives.

I plan to focus my comments in a couple of areas. We are one of the relatively few organizations that have been involved in an appeal under section 23 of the NTA. As a result, the comments on the dispute-resolving mechanisms that are contained in *Freedom to Move* are based on our actual experience.

While the actual legislation has yet to be seen, the introduction of rail competition and an effective appeal process will provide a much-needed balance between carrier and shipper. With respect to rail transportation, because of the importance of the United States in our export trade we do not believe it is

[Translation]

reil sera utilisé. Selon votre mémoire, si les seuls appareils mis en service sont des DASH-7, certains Canadiens n'auront pas accès au système de transport. On nous a dit hier que les transporteurs favorisaient de plus en plus les DASH-8, et je me demande si cet appareil est semblable au DASH-7. Est-il vrai que ces deux appareils ne peuvent accueillir les personnes en fauteuil roulant ou sur une civière?

Mme Micklewright: Malheureusement, je ne peux répondre à votre question. À ma connaissance, il n'y a pas de DASH-8 dans cette région.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus.

Je remercie beaucoup les témoins d'avoir comparu. Comme l'a dit M. Dantzer, vous avez soulevé plusieurs points qui revêtent beaucoup d'intérêt pour quiconque suit la situation des transports. Je ne saurais dire quels problèmes il sera possible de régler aux termes de la Loi nationale sur les transports et quels problèmes il faudra régler d'une autre façon, mais nous allons certainement y penser, comme nous l'avons fait ce matin. Merci énormément.

Le prochain groupe de témoins est *Crown Forest Industries*, représenté par M. Powell, directeur de la distribution. Bienvenue, monsieur Powell. Vous avez été très patient, peut-être encore plus patient que la présidence, vu le calendrier que nous nous efforçons de respecter. Vous avez présenté un mémoire qui est, j'en suis ravi, bref et concis. Pourriez-vous nous en exposer les grandes lignes, après quoi nous pourrions passer aux questions?

M. James A. Powell (directeur de la distribution, Crown Forest Industries): Merci, monsieur le président. Si notre mémoire est bref, c'est que nous l'avons voulu ainsi. La première partie du mémoire expose la structure générale de notre organisme, et je vous laisse le soin de la lire vous-mêmes. J'aimerais faire valoir que nous nous croyons en mesure de discuter de certaines des questions touchant au transport par rail, par camion et par navire. Il existe certains autres domaines où, cependant, nous croyons ne pas avoir les connaissances requises pour nous prononcer.

D'une façon générale, nous appuyons entièrement les propositions que renferme *Aller sans entraves*, du moins dans certains domaines précis. Il faut apporter des changements, car le monde évolue et certaines des dispositions que renferme la Loi nationale sur les transports, adoptée il y a 18 ans, n'ont pas permis de réaliser les objectifs de cette loi.

J'ai l'intention de limiter mes observations à quelques domaines précis. Notre association est une des rares à avoir interjeté appel aux termes de l'article 23 de la LNT. C'est dire que la description des mécanismes de règlement des différends que renferme *Aller sans entraves* s'inspire de l'expérience que nous avons réellement vécue.

Bien que nous n'ayons pas vu le projet de loi comme tel, une plus grande compétitivité dans le domaine ferroviaire et un processus d'appel efficace permettront d'atteindre un équilibre fort souhaitable entre transporteurs et expéditeurs. En ce qui concerne le transport par rail, étant donné l'importance des

[Texte]

practical to operate in a Canadian environment that is not at least complementary. We do not have to be the same, but the systems cannot be in direct conflict either. I do not think this point is really in dispute; it is really in part the reason for *Freedom to Move*. We do not believe it is any longer appropriate to allow Canadian railroads to collectively set prices or require that they publish their rates.

We do not operate in the States; we are Canadians. In particular, we do not have the transportation infrastructure that would allow us to duplicate their wide-open system. Much of Canadian industry does not have an intermodal alternative and much of it is captive to one railway. Therefore, we believe it is necessary to modify the American approach. This is precisely what has been proposed in *Freedom to Move*—an environment where both intramodal and intermodal competition and the lowest-cost supplier will be setting rates.

• 1135

You should not overlook the significance of the publication requirement. Publication has made railways justify their rates and their relationship with other rates. So to the extent that railways set competitive rates, albeit collectively today, publication has made them justify the differences between competitive and non-competitive points. On the other side of this, shippers would often demand 'me too' rates regardless of whether their traffic justified such action.

On balance, the freedom the railways will have to negotiate in private with individual shippers is a very powerful tool. We support this move only with the provisions which ensure that real competition and alternatives will exist for shippers.

About trucking transportation, we simply say we support the agreement between the federal and provincial governments to standardize regulation and reverse the onus for licence applications. We think those are positive steps and we believe the trucking industry can look after itself.

About marine transportation, we simply say the changes to the Shipping Conferences Exemption Act are the only practical action that can be taken. Prohibiting the operation of international shipping conferences would not eliminate them from the international scene. It might eliminate them from the Canadian scene and simply end up hurting some of the smaller Canadian exporters who rely on the conferences.

On the comments about the regulatory process, we have two comments. We support a new smaller regulatory agency. That

[Traduction]

États-Unis au chapitre des exportations, nous croyons qu'il n'est pas pratique d'exploiter une entreprise au Canada si elle ne vient pas compléter les infrastructures existant au Sud. Cela ne veut pas dire qu'il faut imiter les systèmes américains, mais nous ne pouvons leur faire concurrence directement. Je ne crois pas que ce soit une question litigieuse. Bien au contraire, elle est en partie à l'origine du document de travail. Nous croyons qu'il faudrait cesser de permettre aux chemins de fer canadiens d'établir les tarifs et les prix conjointement et qu'il ne faudrait plus les obliger à publier leurs tarifs.

Nous sommes des Canadiens et nous n'exploitons pas des entreprises aux États-Unis. Plus précisément, nous ne sommes pas dotés de l'infrastructure qui nous permettrait d'imiter à la lettre le système américain, complètement déréglementé. Un grand nombre d'entreprises canadiennes ne peuvent se tourner vers un autre mode de transport et se trouvent exclusivement tributaires d'un chemin de fer uniquement. Par conséquent, nous croyons qu'il faudrait adopter une approche américaine modifiée. C'est exactement ce que préconise *Aller sans entraves*, c'est-à-dire un milieu favorisant la concurrence intramodale et intermodale où l'expéditeur offrant les prix les plus avantageux donnerait le ton.

Il faut également tenir compte de l'importance que revêt l'obligation de publier les tarifs. De cette façon, les chemins de fer ont dû justifier leurs tarifs par rapport aux autres. Or, dans la mesure où les chemins de fer établissent des tarifs concurrentiels, bien qu'ils le fassent conjointement aujourd'hui, la publication les a obligés à justifier les écarts entre les éléments favorables et ceux qui ne le sont pas. D'autre part, les expéditeurs demandaient souvent à bénéficier de tarifs favorables, comme les autres, bien que le volume de leur trafic ne le justifiait pas toujours.

Au total, la possibilité qu'auront les chemins de fer de négocier privément avec les expéditeurs individuels constitue un outil de taille. Nous appuyons cette proposition sous réserve qu'il faut assurer une réelle concurrence et que d'autres options se présentent aux expéditeurs.

En ce qui concerne le transport par camion, nous appuyons l'accord conclu entre le fédéral et les provinces en vue de normaliser les règlements et de renverser le fardeau de la preuve dans le cadre des demandes de licences. Nous croyons que ce sont des mesures positives et nous estimons que l'industrie du camionnage est tout à fait en mesure de voir à ses affaires.

En ce qui concerne les transports maritimes, nous croyons que la seule mesure pratique possible est d'apporter des modifications à la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. On ne fera pas disparaître de la scène internationale les conférences internationales d'expédition en leur interdisant d'exploiter au Canada. Cela pourrait tout simplement les éliminer de la scène canadienne et nuire à certains des plus petits exportateurs canadiens qui se fient sur ces conférences.

Nous avons deux choses à dire au sujet du processus de réglementation. Nous sommes en faveur de la mise sur pied

[Text]

is in keeping with the lower level of regulatory involvement contemplated in *Freedom to Move*.

We also fully support the view that it is the Minister of Transport who should be establishing transportation policy. The regulatory agency should interpret that policy. We believe it is a legitimate criticism of the CTC that too much time, effort, and money have been spent on the debate over what was originally intended by legislation.

Finally, just a few comments about the dispute-resolving mechanism. As an organization, Crown Forest has had first-hand experience with the current mediation and appeal processes. We believe we have a better view than most people as a result of that. The mediation process is not objectionable, and there are no doubt examples where by getting parties to sit down and discuss their differences solutions have been found. However, the fact that the mediation process is voluntary and no binding decision is attached to it severely limits its scope.

Section 23 is at the other end of the spectrum. It is a process which can be initiated unilaterally and which has a binding decision, but only after long periods of time and hundreds of thousands of dollars. There is no doubt in our minds that if the legislators who drafted the current national Transportaton Act had foreseen how section 23 was going to operate, we would have something like the final-offer arbitration that is proposed in *Freedom to Move*. We support leaving section 23 to deal with the fundamental disputes. However, we must have a process which allows carriers and shippers to deal with commercial disputes quickly and cheaply.

The Chairman: Mr. Powell, I want to compliment you and commend you for your very short, succinct, and clear brief and the overview you gave of it.

Mr. Tobin: Mr. Powell, we have had a number of forestry companies come before us in the last few days, so I will narrow my questions down to a couple of matters that have been, I think, common to all the companies. First of all, a brief question. Where is most of your product being marketed? South of the border?

Mr. Powell: Certainly the American market is our major market.

Mr. Tobin: I just wanted to clarify that.

• 1140

I want to ask you whether or not any of your mills are captive to a line of a single railway and I want to hear your views on joint line rates for shippers because it was made very clear to us yesterday by COFI that their support of deregula-

[Translation]

d'un nouvel organisme de réglementation, d'une taille moins importante. Cela respecte le principe exposé dans *Aller sans entraves* selon lequel il faut réduire le niveau de la réglementation.

Nous croyons aussi fermement que c'est le ministre des Transports qui devrait établir la politique en matière de transport et que l'organisme de réglementation ne devrait être appelé qu'à interpréter ces politiques. Nous croyons que trop souvent, la CCT a consacré trop d'efforts et de ressources financières à des débats portant sur l'objet de la législation elle-même.

Enfin, j'aimerais dire quelques mots au sujet du mécanisme de règlement des différends. Notre organisme, *Crown Forest Industry*, a une expérience directe du processus actuel de médiation et d'appel. Nous croyons que cela nous permet de mieux comprendre la situation. En soi, le processus de médiation n'est pas inacceptable et, dans certains cas, il est certain qu'il a permis de rassembler les parties en cause et de les amener à discuter des problèmes et de trouver des solutions. Toutefois, l'aspect volontaire du processus de médiation et le fait que les décisions ne lient pas les parties en cause limitent gravement son efficacité.

L'article 23 constitue le pendant de ce processus. Il permet un recours unilatéral et une décision qui lie les parties, mais le processus exige énormément de temps et des centaines de milliers de dollars. À notre sens, il ne fait aucun doute que si les rédacteurs de la Loi nationale sur les transports avaient prévu les difficultés rattachées à l'application de l'article 23, ils auraient privilégié un mécanisme d'arbitrage de l'offre finale, tel qu'il est proposé dans *Aller sans entraves*. Nous croyons qu'il faudrait maintenir en place l'article 23 aux fins du règlement des différends touchant le fond. Toutefois, il faudrait mettre sur pied un processus permettant aux expéditeurs et aux transporteurs de régler rapidement et sans entraîner des coûts excessifs les différends commerciaux.

Le président: Monsieur Powell, je voudrais vous féliciter d'avoir présenté un mémoire bref, concis et percutant, remarque qui s'applique également à l'exposé que vous avez présenté.

M. Tobin: Monsieur Powell, nous avons déjà accueilli, au cours des quelques derniers jours, un certain nombre d'entreprises du domaine forestier et je me contenterai donc de soulever certaines questions communes à toutes les entreprises en question. Tout d'abord, j'aimerais savoir sur quel marché vous commercialisez vos produits. Les vendez-vous aux États-Unis?

M. Powell: Bien entendu, les États-Unis représentent notre marché principal.

M. Tobin: Je voulais tout simplement obtenir cet éclaircissement.

J'aimerais savoir si vos usines sont captives d'une seule ligne de chemin de fer, et j'aimerais aussi savoir ce que vous pensez de la tarification commune pour les expéditeurs, car le COFI nous a dit clairement hier qu'elle appuierait la déréglementa-

[Texte]

tion—and it is substantial—is predicated on the notion that joint line rates be established. This committee has been lobbied quite hard, I would suggest, by both CN and CP, as the government comes forward with legislation, to eliminate joint line rates. I would ask you the same question. Is your support of this initiative predicated on the establishment of joint line rates?

Mr. Powell: If by joint line rates you mean in the proposal the access that a shipper that was on the line of one railway would have to the other Canadian railroads . . .

Mr. Tobin: That is correct.

Mr. Powell: —then certainly I believe that is fundamental to the proposals. I did not hit that directly in the few words I put down on paper, but by eliminating the railways' requirement to publish—I make the point that it is a very powerful tool—they start to deal with us one-on-one because many of the mills in the forest industry . . . We have some, but many of our mills are at competitive points as well. Dealing with us one-on-one, in order to deal with the freedom the railways will have not to publish we must have access to the other railways.

Mr. Tobin: Mr. Powell, that leads to my second question. Again the COFI group yesterday put forward something we had not heard before, and that was the need for something they call third-party appeals. On the one hand you say on page 3 that you believe the freedom to negotiate in private ought to be granted providing some other provisions are in place. One of the requests made yesterday was that legislation contain some kind of ability for third-party appeal that would allow a smaller operator who feels that some arrangement has been made between the railway and a large competitor that is predatory, for want of a better word, to have an appeal mechanism. We heard from COFI that this was necessary. We heard from another large operator in B.C. that he did not think that was possible. Do you have a view on that?

Mr. Powell: First, I think you would view us as a reasonably large company, and so my viewpoint comes from that perspective. I think the confidentiality between the carrier and the shipper is fundamental so I think that . . .

Mr. Tobin: Do you not see a danger? I am not assuming bad corporate behaviour on your part, but do you not see at least the potential danger that, given that confidentiality, as a large company you would be able to enter into an agreement that would put a smaller competitor in an impossible position if there is no appeal for that smaller competitor whatsoever?

Mr. Powell: Let me just carry on because I think I will try and address that issue.

I think the fundamental secrecy is important. I do not think you can limit the right of a third party to appeal to the regulatory agency, and I do not think I as a large shipper would have any right to limit the basis of that appeal. I guess

[Traduction]

tion—et elle est imposante—si cette notion de tarification commune était adoptée. Le CN et le CP ont exercé des pressions très fortes sur le Comité, au moment où le gouvernement a présenté un projet de loi, pour éliminer cette tarification. Je vous pose donc la même question. Allez-vous appuyer cette initiative à condition d'adopter une tarification commune?

M. Powell: Si vous voulez dire par là que l'expéditeur qui avait accès à une ligne de chemin de fer aurait également accès aux autres lignes canadiennes . . .

M. Tobin: C'est exact.

M. Powell: . . . c'est certainement à mon avis la base des propositions. Je n'en ai pas parlé directement dans mon court exposé, mais si on éliminait cette obligation qu'ont les lignes de chemins de fer à publier—et je souligne qu'il s'agit d'un outil très puissant—et si elles commencent à traiter avec nous un par un, étant donné qu'il y a un grand nombre d'usines dans l'industrie forestière . . . Nous en avons déjà, mais un grand nombre de nos usines sont à des intersections. Si on traitait avec nous un par un, à cause de cette liberté qu'auraient les chemins de fer de ne pas publier les tarifs, il nous faudrait avoir accès aux autres compagnies de chemins de fer.

M. Tobin: Monsieur Powell, vous m'amenez à poser ma deuxième question. Le groupe COFI a aussi présenté hier une question qui n'avait pas encore été soulevée, la nécessité d'avoir des appels de tierces parties, ainsi qu'il les nomme. D'une part, vous dites à la page 3 qu'à votre avis la liberté de négocier en privé devrait être accordée à la condition que certaines dispositions soient en vigueur. On a demandé, entre autres, hier que la loi porte possibilité d'appel pour une tierce partie, ce qui permettrait à un petit exploitant qui se considère lésé par un arrangement entre une compagnie de chemins de fer et un gros concurrent, d'avoir un recours. La COFI nous a dit que c'était nécessaire. Nous avons entendu également un autre gros exploitant de la Colombie-Britannique nous dire que ce n'était pas possible à son avis. Avez-vous une opinion à ce sujet?

M. Powell: Premièrement, je crois que vous pouvez nous considérer comme une entreprise raisonnablement importante, et par conséquent mon opinion doit être vue dans cette perspective. À mon avis, le caractère confidentiel des échanges entre le transporteur et l'expéditeur est fondamental, par conséquent je crois que . . .

M. Tobin: N'y voyez-vous pas un danger? Je ne suppose pas que votre société agisse en mauvaise part, mais ne voyez-vous pas là au moins un danger éventuel, à cause de l'aspect confidentiel, en ce sens qu'une grosse entreprise pourrait conclure une entente qui placerait un petit concurrent dans une situation impossible s'il n'y avait pour elle aucun recours possible?

M. Powell: Permettez-moi de poursuivre, je vais essayer de vous expliquer ce que nous pensons à ce sujet.

J'estime que le secret fondamental est important. Je ne pense pas qu'on puisse restreindre les droits d'une tierce partie de faire appel auprès de l'organisme de réglementation, et je ne crois pas avoir, en tant que gros expéditeur, le droit de

[Text]

what the regulatory authority looked at would depend on the basis of the appeal, but presumably that appeal could make reference to some alleged disadvantage that was being suffered.

I think, if I can speak for the small shipper for a minute, there is a legitimate concern, and in my view it has two roots. One is the current system: I can look at rates anywhere and see what my competitors are paying. What that does is very often to encourage people to say: Well, if the guy down the street has that rate, I am entitled to it, too, regardless of whether I have the same kinds of shipping conditions. To that extent I think we are lazy and we fear the future.

• 1145

What it does on the other side of the situation is to put the railroads into the attitude that we are dealing with sort of general averages, and if I am a bad shipper, if I take a long time to load cars, if I do not give adequate weight, I am not paying any penalty for that. So I think there are two sides to this thing that are important.

One other point is that big shippers... If you look at the pattern of distribution of our products, you do not see 50 or 60 cars going to one customer. Certainly size is one factor, but car weights, loading times, routings, you know there are a lot of other efficiency factors that can be reflected in the rates that are offered.

Mr. Tobin: Well, what I heard the gentleman say to the question is that he does not deny the right for somebody with legitimate reason to make an appeal but he wants us to understand that in the real world, if I understand you right, smaller shippers do not automatically expect or should not expect to get the same rates as somebody whose circumstances and volume, etc., is different.

Mr. Powell: No, I think they may well end up... I guess what I am saying is that I do not think we can deny we have to have an appeal process and I do not think you can deny a third party the right to appeal.

The Chairman: What happens to the confidentiality?

Mr. Powell: No, I am saying that the regulatory agency may well look at the confidential contract, but the party appealing certainly would not get to see that.

Mr. Tobin: Would just be told yes or no. My last question, Mr. Chairman. You say on page 2 of your brief in the second paragraph:

Much of Canadian industry does not have an intramodal alternative, and much of it is captive to one railway. Therefore, it is necessary to modify the American approach.

I just wonder if you could tell us what you mean by modifying the American approach.

Mr. Powell: I think it is fair to say that what we have seen in the United States is pretty much wide open deregulation.

[Translation]

restreindre le fondement même de cet appel. Ce que l'autorité de réglementation examinerait dépendrait de la base de l'appel, mais cet appel invoquerait probablement un prétendu préjudice.

Permettez-moi de parler un instant au nom du petit expéditeur: il y a tout naturellement un problème, et ce à mon avis, pour deux raisons. La première est le régime actuel: je n'ai qu'à consulter les tarifs pour savoir ce que mes concurrents paient. Très souvent, cela encourage les autres qui se disent: si mon voisin obtient ce tarif, j'y ai droit aussi, quelle que soit la façon dont je procède pour mes expéditions. Dans cette mesure, j'estime que nous sommes paresseux et que nous craignons l'avenir.

Par ailleurs, les compagnies de chemin de fer sont d'avis que nous traitons de moyennes générales et que si je suis un mauvais expéditeur, si je prends beaucoup de temps à charger mes wagons, si je ne donne pas un poids suffisant, je ne vais pas payer plus cher pour autant. Il y a donc deux aspects à cette question, qui sont tous les deux importants.

Il y a aussi le fait que les gros expéditeurs... Regardez quelle est la tendance de la distribution de nos produits, vous verrez qu'il n'y a pas 50 ou 60 wagons pour le même client. Bien sûr, la taille du wagon est un facteur, mais il y a beaucoup d'autres facteurs d'efficacité qu'il faut prendre en ligne de compte lorsqu'on offre une tarification, notamment la charge, les temps de chargement et les itinéraires.

M. Tobin: D'après ce que j'ai cru comprendre, monsieur ne refuse à personne le droit d'appel s'il y a des raisons légitimes, mais il veut que nous comprenions bien que, dans le monde réel, si je vous ai bien compris, les petits expéditeurs ne s'attendent pas automatiquement ou ne devraient pas s'attendre à obtenir le même tarif que d'autres pour qui les circonstances et le volume, par exemple, sont différents.

M. Powell: Non, j'estime qu'ils pourraient très bien finir par... Ce que je veux vraiment dire c'est qu'à mon avis nous ne pouvons certainement pas nier le fait qu'il faut un processus d'appel et nous ne pouvons pas non plus refuser à une tierce partie le droit de faire appel.

Le président: Qu'en est-il du caractère confidentiel?

M. Powell: Non, je prétends que l'organisme de réglementation peut très bien étudier un contrat confidentiel, mais certainement pas la partie qui fait appel.

M. Tobin: On lui répondrait simplement oui ou non. Ce sera ma dernière question monsieur le président. Vous dites à la page 2 de votre mémoire, au deuxième paragraphe:

l'industrie canadienne a rarement le choix de son mode de transport, étant souvent captive d'une seule ligne de chemin de fer. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de modifier la méthode américaine.

Je me demandais simplement ce que vous voulez dire par modifier la méthode américaine.

M. Powell: On peut dire que, d'après ce que nous savons des États-Unis, la déréglementation y est débridée. Il y a évidem-

[Texte]

There are some constraints but generally they are fairly loose. I guess it is my view that part of why that is possible in the United States is the size of their infrastructure and the fact that it is a massive industrial complex and generally there is much better service from the transportation system, there are trucks moving in every direction, there are a lot more railways. Whereas in Canada what I am saying to you is that the people up on the north line of the CN have one railway to deal with. They do not have an unlimited supply of trucks. I am saying that we do not have the size of the infrastructure and it is for that reason I think we have to modify, and I believe the white paper has done that, has modified the approach that is taken in the United States.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Powell.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Sir, what percentage of your products move by the different modes: road, rail, marine? Ballpark.

Mr. Powell: I mention in here that for round numbers \$47 million in freight bills, divided between rail, truck and coastal marine.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Powell: Something like \$20 million plus of that would be in the rail system, \$20 million to \$25 million—I need an adding machine—another \$10 million in trucking and the remainder in coastal marine services.

Mr. Angus: Do you own any of your own trucks?

Mr. Powell: Not to any great extent. We have a few trucks that are used in local delivery.

• 1150

Mr. Angus: I am thinking more of community to community.

Mr. Powell: No, not of any significance.

Mr. Angus: Did you not, like a lot of other companies, move into either your own fleet or a leased fleet because in terms of the existing trucking industry in British Columbia there was not the economic pressure for you to do so—in other words, that the existing trucking system was competitive enough in the marketplace that it did not force you to get into your own fleet operation?

Mr. Powell: I guess my view is that the back-haul or two-way haul in trucking is pretty fundamental. We have certainly actively worked with private suppliers of truck services to be part of a complete move. I think it is fair to say that is as far as we have gone. We could enter the trucking business without restriction to handle our own products; but once you get your truck to Winnipeg, what do you do with it? You trundle it back empty. So we have tended more to work with private carriers, being part of a total system.

[Traduction]

ment certaines contraintes, mais de façon générale la déréglementation y est assez souple. À mon avis, cela est possible aux États-Unis en partie à cause de l'envergure de l'infrastructure et du fait qu'il s'agit d'un complexe industriel énorme. De façon générale, le système de transport aux États-Unis offre un bien meilleur service, les camions vont dans toutes les directions, et ils ont beaucoup plus de lignes de chemin de fer. Au Canada, par contre, je vous rappelle que les gens qui sont situés le long de la ligne du Nord du CN n'ont que moyen de transport. Ils n'ont pas non plus un nombre illimité de camions. J'estime que nous n'avons pas la même envergure d'infrastructure et c'est pour cette raison qu'il nous faut modifier, et je crois que c'est ce que fait le Livre blanc, la méthode, la formule américaine.

M. Tobin: Merci monsieur le président. Merci monsieur Powell.

Le président: Merci monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci monsieur le président. Pourriez-vous nous dire, monsieur, quel pourcentage de vos produits sont transportés par route, par rail et par eau? Donnez-nous un chiffre approximatif.

M. Powell: J'ai déjà mentionné qu'en chiffres ronds nos factures de fret s'élevaient à 47 millions de dollars, cette somme pouvant être partagée entre les différents modes de transport, chemin de fer, camion et cabotage.

M. Angus: Oui.

M. Powell: Donc au moins 20 millions de dollars pour le transport ferroviaire, de 20 à 25 millions de dollars—il me faudrait une calculatrice—10 millions de dollars pour la route et le reste pour le cabotage.

M. Angus: Avez-vous vos propres camions?

M. Powell: Pas beaucoup. Nous en avons quelques-uns pour les livraisons locales.

M. Angus: Je pensais plutôt au transports sur de plus grandes distance.

M. Powell: Non, pas vraiment.

M. Angus: N'est-il pas vrai que, comme beaucoup d'autres compagnies, vous n'avez pas acheté ou loué votre propre parc parce que la concurrence qui régnait dans l'industrie du camionnage en Colombie-Britannique ne vous a pas incité à le faire—en d'autres termes, la concurrence est assez forte pour ne pas vous obliger à avoir votre propre parc?

M. Powell: À mon avis, les retours chargés ou les transports dans les deux sens sont quelque-chose d'assez fondamental. Nous avons certes insisté auprès des entreprises de camionnage privées pour essayer de grouper. Je pense qu'il est juste de dire que c'est à peu près tout ce que nous avons fait. Nous pourrions nous lancer dans le camionnage pour transporter nos propres produits, mais une fois rendu à Winnipeg, que faire du camion? Il faut le ramener à lège. Nous avons donc plutôt

[Text]

Mr. Angus: Right. I asked the question because a number of companies did find over the years, even with the empty back-haul, that it was more economical to go their own way as opposed to working with a for-hire carriage. I find your answer interesting. Mr. Chairman, those are all the questions I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. I have just been looking at page three of your brief, Mr. Powell, with regard to the trucking transportation. In view of what you are saying in your brief about the agreement between the federal and provincial governments to standardize the regulations, do you feel we should be considering trying to bring all the jurisdiction back into the federal domain, which was given away back in 1954 and given to each province in the regulating of the trucking industry?

Mr. Powell: I believe it is fair to say that the Minister has threatened to do that if we do not see the provincial jurisdictions implementing the agreement that was reached at the beginning of this year . . . To me, the important thing is that it happened. My view would be that we should leave it in provincial jurisdictions as long as the changes that have been agreed to are progressed and we do get, as far as possible, the standardized regulations from province to province, the easing of entry through the reverse of the onus of proof in licensing applications. Frankly, I do not have strong feelings on it being a federal jurisdiction. I do realize that has been something that has been delegated to the provinces.

Mr. Belsher: Do you think it is happening fast enough?

Mr. Powell: I have some concerns in that area. Certainly I understand there is some foot-dragging on implementing that in some areas.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. I have just one little question. I am very interested in your history that you are one of the few companies to have used the section 23 procedure. You admit that it is costly and takes an awful long time and I guess it is for the big players in the field. Yet you still want to keep it. Why?

Mr. Powell: Because I believe there will be, for lack of a better word, some fundamental issues that go beyond a commercial dispute between myself and the carrier. Perhaps as an association or as a means of dealing with some policy matter, I am prepared to leave it in place for that kind of eventuality. But I think certainly the final-offer arbitration proposal is the one that . . . If it were in place, the railways and my company would have gone through that rather than section 23.

• 1155

The Chairman: This is my last question. Was your history with that section 23 one of principle, or was it a commercial disagreement?

[Translation]

travaillé avec les transporteurs privés qui font partie d'un système d'ensemble.

M. Angus: Très bien. J'ai posé la question parce qu'un certain nombre de compagnies ont constaté que, malgré les retours à lège, il était plus économique d'avoir ses propres véhicules que de recourir à des services privés de camionnage. Votre réponse est intéressante. Monsieur le président, c'est toutes les questions que j'avais à poser.

Le président: Merci monsieur Angus. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci monsieur le président. J'étais justement en train d'examiner la page 3 de votre mémoire à propos du transport par camion. À la lumière de ce que vous dites au sujet de l'entente fédérale-provinciale visant à normaliser les règlements, le gouvernement fédéral devrait-il reprendre cette responsabilité cédée aux provinces en 1954?

M. Powell: Le ministre nous en a menacé si les provinces ne mettent pas en oeuvre l'accord passé au début de l'année. Pour moi, l'important c'est qu'il y ait eu accord. Cela devrait rester du ressort provincial, pourvu que nous exécutions les changements prévus dans l'accord et que nous parvenions à uniformiser les règlements et à faciliter l'obtention de permis. En réalité, que cela relève de la compétence fédérale ou provinciale ne me préoccupe pas tellement. Je sais que c'est une responsabilité qui a été cédée aux provinces.

M. Belsher: Pensez-vous que les choses aillent assez vite?

M. Powell: J'ai des doutes là-dessus. On ne semble pas toujours pressé d'agir.

M. Belsher: Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Belsher. J'ai une petite question à vous poser. Je trouve très intéressant que vous soyez l'une des rares compagnies à avoir invoqué la procédure prévue à l'article 23. Vous dites que cette procédure est coûteuse, qu'elle prend du temps et qu'elle est faite pour les joueurs des grandes ligues. Vous y tenez pourtant. Pourquoi?

M. Powell: Parce que j'estime qu'au-delà des conflits d'affaires entre moi-même et le transporteur, il y aura certaines questions plus fondamentales à régler. C'est donc à titre de membre d'une association ou parce que j'y vois un moyen de traiter de questions de politique générale que je tiens à cette procédure. Mais s'il y avait eu un processus d'arbitrage des propositions finales, je pense que les chemins de fer et ma compagnie auraient choisi cette voie plutôt que celle de l'article 23.

Le président: Voici ma dernière question. Vous avez eu recours à la procédure visée à l'article 23 pour une question de principe ou d'affaires?

[Texte]

Mr. Powell: It was a commercial disagreement. We felt and still feel we were being charged too much for transportation.

The Chairman: Mr. Powell, I want to thank you very much for appearing. That just shows you the benefit of a clear, short, succinct brief. It helps to focus the attention of questioners too.

Mr. Powell: My pleasure.

The Chairman: The brief will go into the record along with some of the discussion. Thank you very much.

Mr. Powell: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I would now like to welcome our next witness. We are making up a little time. Our next witness is the representative of the Government of the Yukon Territory, and I gather it is Mr. Terry Sewell.

Mr. Sewell, you have been here and have been watching the proceedings either in horror or in anticipation of your own presentation. Your brief has been circulated to members. Perhaps you could give us a brief, thumbnail overview and then we will get into the questions.

But just before you start, your Minister wrote, taking exception to the restricted tour of travel of the committee. I want to say in regard to that, this committee is still seized of a reference to go north if and when—that may be a real question. Your appearance may help, and we have had some other witnesses from the north. The report is definitely going to be out on December 13—there is provision there, depending on what we find out on this abbreviated tour.

I am getting flak, as chairman of this committee, from other governments, all of which are representing unique parts of Canada that we are avoiding. We are not avoiding them because we want to avoid them; they are all beautiful parts of the country, but quite frankly, there just was not the time-frame to do it by December 13. So we recognize the point and hopefully your participation may be part of the catalyst for us to, on this reference, let alone the reference we already have, get into the north at the right time.

Mr. Terry Sewell (Director of Policy and Planning, Department of Community and Transportation Services, Government of Yukon): Thank you, Mr. Chairman.

As I was leaving Whitehorse yesterday they were calling for an overnight temperature of -35 degrees. I think it is most unfortunate...

The Chairman: I think you brought it to Vancouver with the snow. It is 20 degrees Celsius in Ottawa today

Mr. Sewell: It is most unfortunate that the committee members were not able to enjoy our brisk, fall weather up that way. Nonetheless, we look forward to having you up there.

You will be glad to know that the Government of Yukon interprets the term 'brief' in a literal sense. You will see that it is fairly short. We have highlighted strictly those items which

[Traduction]

M. Powell: C'était un conflit d'affaires. Nous estimions et nous estimons toujours que le transport était trop cher.

Le président: Monsieur Powell, je vous remercie beaucoup d'être venu. Votre mémoire était clair, bref et précis. C'est plus facile pour les questions.

M. Powell: Tout le plaisir fut pour moi.

Le président: Votre mémoire sera consigné au compte rendu, de même qu'une partie des discussions. Merci beaucoup.

M. Powell: Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais maintenant inviter notre prochain témoin. Nous reprenons un peu de retard. Notre prochain témoin est le représentant du gouvernement du Territoire du Yukon, M. Terry Sewell, je pense.

Monsieur Sewell, vous êtes là depuis un certain temps et vous avez suivi les délibérations en attendant, horrifié ou satisfait, de pouvoir présenter votre propre exposé. Votre mémoire a été distribué. Vous pourriez peut-être nous en donner un bref aperçu avant que nous ne passions aux questions.

Mais avant de vous donner la parole, votre ministre nous a écrit pour exprimer son mécontentement au sujet de l'itinéraire restreint du Comité. Je tiens à vous signaler à cet égard que le Comité a toujours le mandat de se rendre dans le Nord—mais la question est de savoir quand. Votre témoignage nous aidera peut-être, comme celui d'autres témoins du Nord. Notre rapport sera déposé à n'en pas douter le 13 décembre—mais selon ce que nous apprendrons pendant ce court voyage, nous pourrions toujours décider d'aller faire une tournée dans le Nord.

En tant que président du Comité, je me fais critiquer par d'autres gouvernements qui représentent tous des régions uniques du Canada que nous ne visitons pas. Nous ne les évitons pas par choix car ce sont de vraiment beaux coins du pays, mais franchement, nous n'avions tout simplement pas le temps d'aller partout compte tenu de l'échéance du 13 décembre. Nous comprenons donc votre mécontentement, et votre participation nous incitera peut-être à aller vous revoir dans le Nord, au moment opportun.

M. Terry Sewell (directeur de la politique et de la planification, ministère des Services communautaires et des Transports, gouvernement du Yukon): Merci, monsieur le président.

Quand j'ai quitté Whitehorse hier, on prévoyait que le mercure atteindrait moins 35 dans la nuit. Je pense qu'il est très regrettable...

Le président: Je pense que la température vous a suivi à Vancouver, avec la neige. Il fait 20° Celcius à Ottawa aujourd'hui.

M. Sewell: Il est très regrettable que les membres du Comité n'aient pas pu venir nous voir par ce beau temps d'automne. De toute façon, nous avons hâte de vous voir là-bas.

Vous serez heureux d'apprendre que, pour le gouvernement du Yukon, un mémoire doit être bref. Vous verrez qu'il est relativement court. Nous n'avons mis en lumière que les

[Text]

are of utmost importance to us in order to benefit the committee and, I think, increase the value of your deliberations. These do not represent the total of all our comments and observations which we would have on the major changes proposed, but they are the highlights and our main concerns.

As you are no doubt aware, the Yukon depends heavily on its transportation system for social, economic and recreational pursuits and we believe a careful streamlining and simplifying of government's regulatory role in transportation is a worthwhile objective. We rely on our highways, our air services, and our recently established marine link through Alaska to improve the quality of life and bring down the cost of goods and services up our way.

Cost reductions in the transportation section, which may result from increased competition and decreased government involvement, would be welcomed by our government.

Our first and primary concern revolves around the timing of the whole *Freedom to Move* policy reconsideration. You are all well aware of the timetable that this legislation is presently under. We regard the timetable that this standing committee is under as extremely tight and not allowing full and open consultation and discussion of the details. The inability of the committee to fit the north into its schedule is an excellent illustration, as we point out in the brief, that the timetable is far too tight.

The white paper, as it presently stands, makes no mention of the role of national transportation policy in regional economic development.

• 1200

It is our strong belief that transportation plays a critical role in economic development in the territory and that any national policy must reflect that important role. This view was held also by all jurisdictions across Canada. We point out in the brief—if I can draw your attention to page 2—a resolution adopted by all the Canadian premiers and government leaders in St. John's, Newfoundland last August. The two key points they were suggesting were that in addition to the objective of commercial viability, transportation is recognized as a key to regional economic development and the commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized. In our view, it is essential that this priority be captured in the objectives of the National Transportation Act in order to indicate clearly the federal government's commitment to this position.

The next major concern revolves around essential services to remote areas. You are no doubt well aware of our distances, our rugged terrain, and our climate. We regard regular air service to communities as essential. The importance of air services in the north is also clearly recognized by the Canadian Transport Commission. A year ago it launched a review by the Air Transport Committee of the adequacy of air services in northern and remote areas. This committee undertook an extensive series of public hearings in 19 communities across the north and received over a hundred submissions from

[Translation]

questions de toute première importance pour nous, afin que nos délibérations soient plus utiles. Nous ne nous penchons pas sur tous les principaux changements envisagés, simplement sur les plus importants pour nous et sur nos préoccupations majeures.

Comme vous le savez sans doute, le Yukon est largement tributaire de son système de transport pour son développement social, économique et ses loisirs, et nous estimons que la rationalisation et la simplification de la réglementation des transports est un objectif valable. Nous comptons sur nos routes, notre service aérien et dernièrement, sur le transport maritime par l'Alaska pour améliorer notre qualité de vie et réduire le coût des biens et services dans notre région.

Notre gouvernement verrait d'un bon oeil la réduction des coûts de transport qui résulterait d'une concurrence plus forte et d'une intervention moins grande du gouvernement.

Ce qui nous préoccupe d'abord et avant tout, c'est le temps dont vous disposez pour examiner la politique énoncée dans *Aller sans entraves*. Vous connaissez tous bien votre échéancier. Il est extrêmement serré et ne permet pas une consultation et des discussions détaillées et approfondies. Le fait que le Comité n'ait pas pu se rendre dans le Nord le démontre très bien. Nous le signalons dans notre mémoire.

Le Livre blanc ne fait aucune mention du rôle de la politique nationale des transports dans le développement économique régional.

Nous croyons fermement que les transports ont un rôle de premier plan à jouer dans l'expansion économique du territoire et que la politique nationale en la matière doit en tenir compte. C'est d'ailleurs un point de vue que partagent toutes les compétences au Canada. Nous revenons dans notre mémoire, à la page 2, à une résolution adoptée par tous les premiers ministres et chefs de gouvernement canadiens à St Jean Terre-Neuve, en août dernier. Les deux éléments clé de cette résolution sont qu'en plus de l'objectif de rentabilité économique, l'expansion économique régionale et les objectifs d'expansion économique régionale soient pris en compte dans le domaine des transports afin que le potentiel économique de chaque région puisse être réalisé. À notre avis, il est particulièrement important que ces objectifs précis soient incorporés dans la Loi nationale sur les transports afin de souligner clairement l'engagement du gouvernement fédéral en cette matière.

Un autre grand sujet de préoccupation a trait à la fourniture des services essentiels aux régions éloignées. Vous connaissez sans doute notre problème de distance, notre terre rocailleuse et notre climat difficile. Pour nous, le service aérien est absolument essentiel. C'est un principe que n'a pas de mal à admettre la Commission canadienne des transports. Il y a un an, par l'entremise de son Comité des transports aériens, elle a amorcé une étude sur l'efficacité des services aériens dans le Nord et les régions éloignées. Le Comité a tenu une longue série d'audiences publiques dans 19 localités du Nord et a reçu

[Texte]

northern governments, businesses, and citizens. In its final report the committee made the following recommendations, of which I am sure this committee is aware.

The Chairman: And that is going to be part of our deliberations.

Mr. Sewell: Thank you very much, Mr. Chairman. You will note that the table suggesting the cities that might stand increased competition includes one location in the Yukon, that being Whitehorse. You will be interested to know that with the recent withdrawal of PWA services we are now down to one carrier, and that is under the present regulated environment.

Mr. Benjamin: What carrier are you talking about?

Mr. Sewell: CP Air. I will skip down further. It is our view that in light of our small population base the continuation of regular scheduled air services within the Yukon requires some continuing regulatory protection. Implementation of the total deregulation recommended in *Freedom to Move* could easily lead to a flurry of air services in Yukon communities in the higher-traffic summer period, with the total cessation of service to most communities during the remaining seven or eight months of the year. The possibility of such an eventuality is intolerable from the point of view of our government.

We urge that the federal Minister seriously consider the need for a regulatory environment in the north and in other remote areas of Canada different from what may work well in the more heavily populated southern regions of the country.

The final key point we would like to bring to the attention of the Standing Committee on Transport is the current thrust of the federal government toward a user-pay policy with regard to transportation services. I would like to highlight for your information two excellent examples of this effect on the Yukon. The removal of the \$30 ceiling on the air transportation tax—you are all reasonably familiar, I am sure, with the way that works. On page 5 we have highlighted the effect of trips from Whitehorse on individual round-trip tickets. We think those numbers are significant, particularly if you look at an additional \$73.50 in the case of a trip to Toronto. Clearly that has a significant effect on not only residents of the north wishing to travel, but also on people trying to do business in the north.

The other good example we have is air terminal rental fees. The City of Whitehorse, you will be pleased to know... If you put off your trip until the spring, you will come into Whitehorse and you will exit from the airplane staying inside a tunnel, straight into a building. I do not know if any of you have experienced such a concept in an airport, but we are on the verge of that in Whitehorse. Not only that, our luggage will be delivered, I understand, in a heated environment. We are kind of excited about this.

The Chairman: I can understand why.

Mr. Sewell: In line with the new federal policy, the rental rates being charged...

[Traduction]

plus d'une centaine de mémoires des gouvernements, des hommes d'affaires et des citoyens du Nord. Dans son dernier rapport, le Comité a présenté les recommandations suivantes, je suis sûr que ce groupe les connaît bien.

Le président: Tout ceci est déjà consigné aux procès-verbaux et témoignages.

M. Sewell: Merci, monsieur le président. Vous noterez que le tableau des villes qui pourraient bénéficier d'une concurrence accrue inclut une ville du Yukon, celle de Whitehorse. Vous devez savoir qu'avec le récent départ de PWA, nous n'avons plus qu'un seul transporteur. Or, c'est dans le contexte actuel de réglementation.

M. Benjamin: Quel est ce transporteur?

M. Sewell: CP Air. Je passe rapidement sur cette partie du mémoire. Nous faisons valoir que compte tenu de notre faible population le maintien de vols réguliers au Yukon nécessite une certaine protection en matière de réglementation. L'application intégrale du principe de déréglementation recommandé dans le document *Aller sans entraves* pourrait causer au Yukon un tourbillon d'activités dans les services aériens en haute saison, au cours de l'été, suivi d'une suspension totale des services dans la plupart des localités les sept ou huit autres mois de l'année. Notre gouvernement ne peut tout simplement accepter une telle éventualité.

Nous pressons le ministre fédéral d'envisager sérieusement la nécessité d'une réglementation pour le Nord et les autres régions éloignées du Canada dans un contexte différent de celui qui pourrait s'appliquer aux régions plus peuplées du sud du pays.

Le dernier point important que nous voudrions soumettre à votre attention est la tendance récente du gouvernement fédéral à vouloir faire payer les coûts de transport aux usagers. En ce qui concerne le Yukon, il y a deux exemples probants. Le plafond de 30\$ de la taxe sur les transports aériens a été supprimé. Je suis sûr que vous savez comment le système fonctionne. À la page 5, nous indiquons les répercussions au départ de Whitehorse. Les chiffres sont explicites, en particulier les 73.50\$ supplémentaires pour un billet aller-retour pour Toronto. C'est un inconvénient majeur, non pas seulement pour les résidents du Nord qui veulent voyager, mais également pour les hommes d'affaires qui veulent se rendre dans le Nord.

Il faut également compter le loyer des aéroports. À Whitehorse, vous serez heureux d'apprendre... Si vous retardez votre voyage jusqu'au printemps, à votre descente d'avion, vous pourrez emprunter un tunnel pour vous rendre au bâtiment principal. Je ne sais pas si vous avez déjà vu une chose semblable dans un aéroport, mais c'est ce qui est en voie de réalisation à Whitehorse. En outre, nos bagages nous seront livrés dans un local chauffé. C'est une perspective qui nous réjouit grandement à Whitehorse.

Le président: Je comprends pourquoi.

M. Sewell: Avec la nouvelle politique fédérale sur les loyers...

[Text]

The Chairman: Maybe we will be getting some of that in Ottawa in the next two or three years.

Mr. Sewell: Let us deal with one problem at a time, Mr. Chairman.

The Chairman: Right.

Mr. Sewell: At the stage we are at with the proposed opening of this terminal within a very few weeks, the policy of full-cost recovery for the rental rates in those terminals has led to a situation where it is likely that only one airline will use the terminal, and that apparently is not even for sure at this point. So we have some strong concerns about the effect of the rental rates proposed for the new terminal, and we find their impact disproportionate on low-volume airports. We are talking about an airport with one carrier, CP Air, presently expected to go into it. We are talking about one flight a day on most days of the week. The basic-sized facility has two luggage carousels and the full heat and light. There is a minimum size to which you can construct a building like that, and the full operation and maintenance cost would be falling to one user.

• 1205

We would strongly urge that the federal government review its stated policy of moving towards full cost recovery of transportation system costs on a user-pay basis. Such a thrust places an unfair additional cost burden on residents of northern and remote areas. In addition, it also serves as a severe restraint to economic development and the ability of existing businesses to carry on in a competitive way with businesses elsewhere.

Thank you very much for your time. I will attempt to answer any questions you may have.

The Chairman: Mr. Sewell, thanks very, very much for giving that overview of a very succinct brief, which will also become part of the record. With no further ado, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I want to thank our witness for appearing before us. Because we have not been able to go to you, it is very kind of you to come to us to give the point of view of the Yukon government.

One aspect of your presentation obviously deals with the suggestion made by the Canadian premiers at their conference in St. John's, Newfoundland, and it is part and parcel of your recommendations. I suspect that this point of view is shared by your government. Obviously, it is of a general nature because it says that transportation should be recognized as a key to regional economic development. I guess it is true for all of Canada, but it is probably more particularly true for your regions.

I would like to give you the opportunity to elaborate a little bit on the importance of a transportation policy that takes into account the north, your region. How do you think deregulation could affect your region?

[Translation]

Le président: Nous aurons peut-être la même chose à Ottawa d'ici deux ou trois ans.

M. Sewell: Réglons les problèmes un par un, si vous le voulez bien, monsieur le président.

Le président: Certainement.

M. Sewell: Alors que nous nous préparons à inaugurer cet aérogare d'ici à quelques semaines, la politique de recouvrement des coûts totaux au titre des loyers signifie qu'il n'y a à ce stade qu'une ligne aérienne qui entend utiliser l'aérogare, et ce n'est même pas encore certain. Nous avons donc de sérieux doutes quant aux loyers proposés pour le nouvel aérogare. Une telle politique peut avoir un effet tout à fait disproportionné sur les aéroports à faible volume. Pour l'instant, il n'y a qu'un transporteur, CP Air, qui est censé utiliser l'aéroport, ce qui représente un vol par jour la plupart des jours de la semaine. Les installations comprennent essentiellement deux carousels à bagages, de même que le chauffage et l'éclairage. Il y a un minimum à respecter pour un immeuble de ce genre. Malgré tout, les coûts de fonctionnement et d'entretien pourraient être imposés à un seul usager.

Nous incitons donc fortement le gouvernement fédéral à revoir sa politique avouée qui consiste à recouvrer la totalité du coût de ces installations de transport au moyen de la taxe sur l'utilisation. Une telle politique impose injustement un fardeau supplémentaire aux résidents du Nord et des régions éloignées. Cela limite également l'expansion économique et la liberté des hommes d'affaires de concurrencer dans cet environnement.

Merci beaucoup de votre temps. Je vais maintenant essayer de répondre aux questions que vous pourriez avoir.

Le président: Merci, monsieur Sewell, de cette revue de votre mémoire par ailleurs fort succinct. Il sera également annexé au compte-rendu des délibérations. C'est à monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de s'être joints à nous. Comme nous ne pouvions aller à vous, c'est vous qui êtes venus nous communiquer le point de vue du gouvernement du Yukon.

Il y a un aspect de votre exposé qui rejoint la suggestion faite par les premiers ministres canadiens lors de leur conférence de St. John, à Terre-Neuve. Vous en avez fait une de vos recommandations. Votre gouvernement doit être d'accord. C'est une suggestion générale qui indique que les transports devraient être considérés comme une des clés de l'expansion économique régionale. C'est vrai pour l'ensemble du Canada, mais c'est encore plus vrai, je suppose, dans le cas de régions comme la vôtre.

Pourriez-vous nous parler davantage de l'importance qu'a la politique des transports pour le Nord et pour votre région en particulier? De quelle façon la déréglementation vous toucherait-elle exactement?

[Texte]

Mr. Sewell: Thank you, Mr. Chairman. I would hasten to point out as well that I am not travelling to Vancouver totally against my will at this time of year. So I am pleased to be here.

Part of our concern is that, if there is no reference to regional economic development in the National Transportation Act, it makes it very difficult for federal officials in dealing with us to entertain and adjust their policies to reflect regional economic initiatives and thrusts. If it is not in the act, then we are simply told: Sorry, that is not our responsibility, and we really would like to help you, but we cannot.

We would like the principle built into the act. As far as details go, again dealing with the tight timetable this legislation is under, we have not had the opportunity to learn from the federal government a lot of the details of what they are proposing throughout the policy, nor have we had a chance to fully develop the kinds of details which we would specifically like to have included.

As a small illustration, I guess, of the kinds of things that affect us in the transportation area, the recent sale of the Cyprus Anvil mine in Faro was possible only as a result of some major savings in transportation costs over the previous experience of the previous owners, and that saving was made possible because of the existence of a road link between Whitehorse and Skagway. That is the kind of initiative that makes a big difference in whether or not an economic initiative can go forward in our part of the country.

Mr. Ouellet: Am I to understand by your answer that your government had not been consulted by the Department of Transport before the publication of the document *Freedom to Move*?

Mr. Sewell: That is correct, Mr. Chairman.

Mr. Ouellet: I would like to go in one direction in regard to your presentation. You indicate that a special committee looked at the services in the north and made a series of recommendations. Particularly, the committee suggested the north should continue under the present regulatory regime for at least a period of two years. If you had the choice between a transition and a permanent regulatory regime as the one that exists currently, which of the two would you prefer?

• 1210

Mr. Sewell: That is an interesting question and I must preface my response by suggesting that I am a civil servant with the Government of Yukon, and that you take my response as one person's opinion and not the official policy position of the Cabinet; that question was not addressed to the Cabinet of the Government of Yukon. My guess offhand is that, given current economic situations and current passenger counts, we would probably opt for a continuation of the present system until there are some major changes in the passenger and flight patterns and demands up our way.

[Traduction]

M. Sewell: Merci, monsieur le président. Soit dit en passant, monsieur le président, je ne viens pas à Vancouver tout à fait à mon corps défendant, en cette période de l'année. Disons que je n'en suis pas tout à fait malheureux.

Voici ce qui nous inquiète, dans une certaine mesure: s'il n'est pas question d'expansion économique régionale dans la loi nationale sur les transports, il devient très difficile pour les fonctionnaires fédéraux—dans leurs rapports avec nous—de réaligner leur politique en fonction des interventions et des objectifs d'expansion économique régionale. Ils nous répondent simplement que, faute de mandat, ils ne peuvent pas nous aider.

Nous voudrions que le principe lui-même soit reconnu dans la loi. Quant aux détails, le délai pour l'étude de cette mesure est si court que nous n'avons pas eu l'occasion de les apprendre de la bouche du gouvernement fédéral ni de lui indiquer nous-même quels seraient les mécanismes que nous serions prêts à recommander.

Comme exemple des répercussions que pourrait avoir l'application de cette politique dans le domaine des transports, citons la vente récente de la mine de *Cyprus Anvil* à Faro. Cette vente n'a pu être possible qu'à cause des économies importantes prévues au titre des transports par rapport à la situation qu'avaient connue les propriétaires précédents. L'existence de la route entre Whitehorse et Skagway permet maintenant des économies. C'est l'exemple d'un projet économique qui dépend entièrement de la situation des transports dans une région comme la nôtre.

M. Ouellet: Dois-je comprendre que votre gouvernement n'a pas été consulté par le ministère des Transports avant la publication du document *Aller sans entraves*?

M. Sewell: C'est juste, monsieur le président.

M. Ouellet: Je reviens à un point mentionné dans votre exposé. Vous avez indiqué qu'un comité spécial s'était penché sur la question des services dans le Nord et qu'il avait produit une série de recommandations. En particulier, le Comité avait recommandé que le Nord reste assujéti au régime réglementaire actuel pendant au moins deux ans. Si vous aviez le choix entre une transition et un régime réglementaire permanent comme celui qui existe pour l'instant, que préféreriez-vous?

M. Sewell: C'est une question intéressante et je dois préfacier ma réponse en vous disant que je suis moi-même un fonctionnaire du gouvernement territorial et que ma réponse est donc une opinion individuelle et non pas la position officielle du Cabinet. La question n'a pas été posée au Cabinet du gouvernement du Yukon. Je dirais de but en blanc que compte tenu de la situation économique actuelle et du nombre de passagers, nous préférierions probablement le maintien du système actuel aussi longtemps que la situation ne changera pas à la hausse du point de vue du nombre de passagers et des dessertes aériennes.

[Text]

[Translation]

• 1215

Mr. Ouellet: I want to deal with the user-pay policy. You allude to the fact that indeed the general application across Canada of the user-pay policy has a much more severe consequence up north. Would you recommend that this user-pay policy not be applicable in certain regions of the country, particularly in remote areas of the country, and particularly in your region? Should the user-pay policy not be implemented in your region?

Mr. Sewell: What we are asking for is a balance and a tempering of the bearing of costs related to transportation infrastructure. We appreciate that it costs a lot of money to provide the necessary services to allow people to use a transportation system these days, and I do not think it is correct for people living in any one location of the country to ask for a free ride. But I think what we are suggesting is that when one applies a user-pay policy in a very flat, broad-brush way, one should be careful that there are not unfair negative impacts on low-volume, low-population areas with large distances involved. So it is not a case of saying that the north necessarily ought not to be part of a user-pay policy, but that the user-pay policy ought to be tempered to reflect our situation and circumstances to ensure that we are paying a fair share, but not an inordinate share.

Mr. Benjamin: Mr. Sewell, what kind of regime is there at the moment, if any, in the Yukon, by the territorial government or by the federal government, or both, by way of fare and rate subsidies on freight shipments by air or truck or anything else to try to equalize the costs of transportation for a remote region like yours? Is any program in place at the moment to cover that?

Mr. Sewell: I am not aware of any specific programs. I must apologize. That should not be taken as a complete and gospel answer of the way it is. I am not aware of any programs in that regard, with the possible exception, I guess . . . it is not quite a subsidy, but the federal government has for a number of years now maintained a moratorium on landing fees and taxes at our Arctic B and C airports, which are very important to the communities around Yukon. They do not include Whitehorse and Watson Lake Airports. That is the only program that generally might fit the description that I am aware of.

Mr. Benjamin: I believe the Northwest Territories has some kind of a program, does it not?

Mr. Sewell: I am not aware of that.

Mr. Benjamin: Well, this is a matter that has been raised before . . . and I use the example of how in my own province of Saskatchewan somehow or other they were able to equalize the price of a bottle of whiskey. The price was the same in Estevan, Regina, and Uranium City. But a quart of milk in Uranium City cost a dollar more than it did in downtown Regina. As a result of some hell-raising, the province instituted a form of rate and fare subsidies into those remote areas.

Would you want this committee to look at and hopefully recommend some sort of equalization formula on rates and

M. Ouellet: Je voudrais parler de la politique qui consiste à faire payer les utilisateurs. Vous avez fait allusion au fait qu'effectivement, l'application généralisée au Canada de cette politique a des conséquences beaucoup plus draconiennes dans le nord. Recommanderiez-vous donc que cette politique ne s'applique pas à certaines régions du Canada, en particulier les régions éloignées, et donc la vôtre? Cette politique ne devrait-elle pas s'appliquer à votre région?

M. Sewell: Nous demandons en fait un juste équilibre et une modération de l'incidence des coûts liés à l'infrastructure des transports. Nous savons qu'il en coûte énormément de fournir les services nécessaires pour permettre aux gens d'utiliser un système de transport quel qu'il soit, et je ne pense pas qu'il soit très logique de faire bénéficier indûment les gens d'une région. En revanche, nous soutenons que lorsqu'une politique de ce genre est appliquée d'une façon uniforme, il faut prendre bien garde à ne pas causer de préjudice à des régions faiblement peuplées et situées à grande distance. Il ne s'agit donc pas de dire que le nord devrait échapper à ce genre de politique, mais plutôt que la politique devrait être assouplie de manière à traduire notre cas d'espèce, de façon à ce que nous puissions payer un juste prix mais non pas un prix abusif.

M. Benjamin: Monsieur Sewell, à l'heure actuelle au Yukon, le gouvernement territorial ou le gouvernement fédéral subventionne-t-il la tarification du fret aérien ou routier, ces gouvernements font-ils quelque chose pour freiner un peu le coût du transport pour les régions éloignées comme la vôtre? Y a-t-il un programme dans ce sens?

M. Sewell: Je ne connais aucun programme en tant que tel, mais excusez-moi et ne prenez pas cette réponse pour parole d'Évangile. Je n'en connais pas, à l'exception peut-être . . . ce n'est pas vraiment une subvention, mais le gouvernement fédéral impose depuis quelques années déjà un moratoire sur les frais d'atterrissage et les taxes aux aéroports de la catégorie arctique B et C, lesquels sont extrêmement importants pour les agglomérations du Yukon. Mais cela ne comprend pas les aéroports de Whitehorse et de Watson Lake. Disons que c'est le seul programme qui correspondrait plus ou moins à cette description, du moins à ma connaissance.

M. Benjamin: Je pense que les Territoires du Nord-Ouest ont un programme de ce genre, n'est-ce pas?

M. Sewell: Je l'ignore.

M. Benjamin: La question a déjà été posée . . . et j'en reviens à l'exemple de ma propre province, la Saskatchewan, où d'une façon ou d'une autre, on a réussi à faire en sorte que le prix de la bouteille de whisky soit le même partout. Il était le même à Estevan, à Regina et à Uranium City. En revanche, un litre de lait coûte 1\$ de plus à Uranium City qu'à Regina. Après une grosse levée de boucliers, la province a fini par instaurer un genre de subvention à la tarification pour ces régions éloignées.

Voudriez-vous que le Comité étudie la chose, voire recommande un genre de formule de péréquation de la tarification

[Texte]

fares into not only the territories but other remote areas of the country?

Mr. Sewell: Again I would be, I guess, somewhat second-guessing my Cabinet. If I can try to read their minds, what I would suggest is that what we would be looking for is some way to minimize the transportation costs that we face, to bring down the costs of goods and services in Yukon relative to the way they are elsewhere in the country. What form that might take to achieve that . . . I do not know what the preferred route would be; and I cannot guess beyond that.

• 1220

Mr. Benjamin: We have had historically a whole series of systems, programs, to try to take into account our geography and how our population is scattered and various forms of transportation assistance or subsidies or combinations of both—I think of the two Maritime freight assistance acts, the subsidization of the St. Lawrence Seaway, what we used to have in the Crow Rate, those sorts of things—in an effort to try not to discriminate or to minimize discrimination against people and the goods they produce because of where they happen to be located. Do you think that user-pay policy flies in the face of that, that user-pay really is not applicable, in even the mildest form, in the territories and other remote places?

Mr. Sewell: The user-pay policy, as I mentioned briefly in the paper, obviously acts as a bit of a negative effect on businesses and people attempting to do business located in the north. They are already facing additional costs just by virtue of their location: the cost of heating and those sorts of things in a northern location. A reality of the business operating in the north is that it must relate to southern Canada for its suppliers, for the buying shows businesses have to go to, all of those sorts of things. This is just one example in the user-pay policy of the type of additional taxes that businessmen in the north are paying. So the user-pay policy does in fact have some negative implications for business in the north.

Mr. Benjamin: We are getting a new terminal in Regina, and I am informed that the rental fees or lease fees for airport counters, car rental agencies, etc., are going to go up from \$20 a square foot to \$70. Do you have any information as to the situation in Whitehorse, what any lessees in the old building are presently paying and what they will be paying in the new one?

Mr. Sewell: I would like to suggest that, if you could hold that question for a couple of witnesses, we have one of the local carriers in the Yukon appearing later this afternoon and I think he could probably field that better than I could.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I was a little surprised that your brief did not contain anything about the Alaska Highway. Is that highway carrying additional traffic, and what is its present state?

[Traduction]

qui s'applique non seulement aux Territoires, mais à toutes les régions éloignées du Canada?

M. Sewell: J'imagine encore une fois que cela reviendrait de ma part à spéculer sur ce que pourrait le faire le Cabinet. Si je pouvais lire leurs pensées, je dirais que ce que nous voudrions en fait, c'est une formule permettant de minimiser nos frais de transport afin de faire diminuer le prix des biens et des services au Yukon par rapport au reste du pays. Quant à la formule à utiliser . . . je ne sais pas quelle serait la meilleure et je ne saurais être plus précis pour le moment.

M. Benjamin: Nous avons toujours eu une série de systèmes et de programmes précisément pour tenir compte de notre géographie et de notre population clairsemée ainsi que diverses formes d'aide ou de subventions aux transports, ou encore une combinaison des deux—je pense ici aux deux lois sur l'assistance au fret dans les Maritimes, aux subventions accordées à la Voie maritime du Saint-Laurent, à ce que nous avons fait également dans le cas du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, vous voyez ce que je veux dire—afin précisément disais-je de faire le moins possible, à l'endroit des gens et des produits à transporter, de discrimination pour des critères géographiques. Pensez-vous qu'une politique qui fasse payer l'utilisateur aille à contre-courant de cela, que ce genre de politique ne doive pas être appliquée, même sous sa forme la plus modeste, dans les Territoires et dans toutes les régions éloignées?

M. Sewell: Comme je le disais en deux mots dans le mémoire, une politique qui ferait payer l'utilisateur a de toute évidence des effets négatifs sur les entreprises et les gens qui sont en affaires dans le nord. En effet, déjà leur situation géographique leur coûte plus cher, pensons au chauffage par exemple. Dans le cas d'une entreprise qui travaille dans le nord, il faut bien l'admettre, elle doit trouver ses fournisseurs dans le sud du pays, et ce n'est là qu'un exemple de ce qu'une politique de ce genre donnerait en fait de fiscalité supplémentaire pour les gens dans le Nord. Cette politique donc aurait effectivement des répercussions négatives pour l'activité économique dans le nord.

M. Benjamin: Nous allons avoir un nouveau terminal à Regina et j'ai appris que la location des comptoirs à l'aéroport, notamment pour les agences de location de voitures, va passer de 20 à 70\$ par pied carré. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est à Whitehorse, savez-vous ce que les locataires paient actuellement dans l'ancien bâtiment et ce qu'ils vont payer dans le nouveau?

M. Sewell: Je proposerais si vous voulez bien de surseoir à cette question étant donné que l'un des transporteurs locaux du Yukon va déposer cet après-midi et je pense qu'il serait mieux placé que moi pour répondre à la question.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je suis un peu étonné que votre mémoire ne dise rien de la route de l'Alaska. Est-ce que cette route est davantage utilisée maintenant, dans quel état est-elle?

[Text]

Mr. Sewell: Do you mean that in a literal sense: What is its condition at this moment?

Mr. Taylor: Is it all paved yet?

Mr. Sewell: It is largely paved to a standard that in Ontario you might describe as a secondary highway. Largely BST surface is what we call it, bituminous surface treatment, which you might recognize as looking like large chips of gravel embedded in tar. I must assure you that there is very little gravel. I do not think there are any stretches of gravel except for construction areas right now.

The Alaska Highway—you are quite correct—is our main artery for transportation of goods between Whitehorse and Vancouver and Edmonton. Both of those are our major supply points.

On the question asked earlier about economic development and how it relates to transportation policy, an Alaskan firm, Alaska Marine Lines, carries goods up the coast of B.C. and serves the panhandle and mainland Alaska. They applied to the CTC for a waiver for one year to carry goods between Vancouver and Whitehorse. This waiver was approved after a thorough search of possible Canadian carriers. The result of that is that, we are told, goods delivered from Vancouver to Whitehorse are 20% cheaper to ship by that route than by the same route coming up the highway by truck. If the ship should happen, at some stage down the road, to dock at Skagway, which is not part of its present route, that figure increases to 30% against our current costs. So it is an illustration for the committee.

• 1225

Mr. Taylor: So you really have two alternatives to the air traffic: the water and the Alaska Highway.

Mr. Sewell: At the moment, yes.

Mr. Taylor: When you say the Alaska Highway is now not really paved, is it a blotter-top type of pavement? Will it carry the really heavy trucks?

Mr. Sewell: The sub-base is built to normal highway standards, so as far as we are concerned, it does carry full-sized trucks.

Mr. Taylor: What would you think of the possibility of its being an alternative to air traffic? I use Fort McMurray as an example. Before we had a highway to Fort McMurray, the people in Fort McMurray were paying 15, 20 or 30 times the price of what we were paying in Edmonton for staples such as sugar, milk and so on. The railway certainly charged all the market would bear. After we built a modern highway and black-topped it, the trucks started to move in there regularly and those prices dropped almost immediately to be competitive with Edmonton. I realize distance is a factor, but would you

[Translation]

M. Sewell: Vous voulez parler au sens propre du terme, l'état de la route?

M. Taylor: Oui, est-elle entièrement asphaltée?

M. Sewell: Elle l'est, oui, mais comme le serait mettons une route secondaire en Ontario. Il s'agit principalement d'un traitement superficiel au bitume, caractéristique par la présence de gros gravier dans l'asphalte. Mais je peux vous garantir qu'il y a très peu de petits gravillons. Je ne pense pas qu'il y ait encore des tronçons de gravelle, sauf dans les secteurs en construction.

La route de l'Alaska—vous avez raison—est la principale artère servant au transport des marchandises entre Whitehorse, Vancouver et Edmonton, ces deux dernières villes étant nos principaux centres de ravitaillement.

Pour en revenir à ce que vous disiez plus tôt à propos du développement économique dans l'optique de la politique des transports, une entreprise de l'Alaska *L'Alaska Marine Lines*, assure le transport des marchandises le long de la côte de la Colombie-Britannique et dessert la partie septentrionale de l'Alaska ainsi que le reste de cet État. Cette compagnie a fait une demande d'exemption pour un an auprès de la CCT pour qu'elle puisse également faire du transport entre Vancouver et Whitehorse. Après avoir méticuleusement cherché s'il n'y aurait pas de transporteurs canadiens pour le faire, la Commission a accepté l'exemption, avec pour conséquence nous dit-on qu'il est 20 p. 100 moins cher de transporter des marchandises de Vancouver à Whitehorse de cette façon que par camion via la route de l'Alaska. Si le navire, à un moment ou à un autre, accoste à Skagway, c'est-à-dire hors de son itinéraire normal, cette diminution est de 30 p. 100 par rapport à ce qu'il nous en coûte actuellement. Voilà donc un bon exemple pour le Comité.

M. Taylor: En plus du transport aérien donc, vous avez deux autres possibilités: la voie maritime et la route de l'Alaska.

M. Sewell: Pour l'instant oui.

M. Taylor: Lorsque vous nous dites que la route de l'Alaska est effectivement asphaltée, j'imagine que vous parlez d'un recouvrement superficiel. Peut-il supporter le trafic lourd?

M. Sewell: L'assise de la route est construite selon les normes valables pour toutes les grandes routes, de sorte qu'effectivement, la route de l'Alaska peut être empruntée par les camions de gros tonnage.

M. Taylor: Pensez-vous que ce transport routier puisse utilement remplacer le transport aérien? Je prends l'exemple de Fort McMurray, les gens de l'endroit payaient 15, 20 ou 30 fois ce que nous payons nous à Edmonton pour des produits de base comme le sucre ou le lait. Les chemins de fer imposaient quasiment les tarifs qu'ils voulaient. Après la construction d'une route moderne bien asphaltée, les camions ont commencé à faire la navette régulièrement et, presque immédiatement, les prix ont diminué, s'alignant quasiment sur ceux d'Edmonton. Je sais que la distance est un facteur, mais pensez-vous qu'un phénomène du même genre puisse se

[Texte]

see something like that happening if the Alaska Highway is properly paved to carry heavy trucks?

Mr. Sewell: I am sorry if I have misdirected the committee in any way. Right now I do not have the figures, but far and away, the largest percentage of our goods come up the highway right now. The emphasis we have made on air in the brief is largely revolving around the movement of passengers and those goods that are moved by air within Yukon. I do not think we would guess there would be a major effect on cargo to have air cargo rates reduced because I think the biggest volume of our goods comes up by road and some now by ship.

Mr. Taylor: I have just one other question, Mr. Chairman. In connection with the user-pay fees, you mention the increase in the fees. Do you have the figures of the amount of traffic before and after the user-pay fees were increased?

Mr. Sewell: Are you talking about the air transportation tax specifically?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Sewell: The ceiling came off that on September 1, so unfortunately I do not have any figures that would shine any light on that particular question.

Mr. Taylor: Would it be possible to get such figures without too much difficulty?

Mr. Sewell: I will check into that.

Mr. Taylor: We would appreciate having it if you could.

The Chairman: Thank you very, very much, Mr. Sewell. Your brief is going to go on the record and it will be dissected a little more in detail than perhaps we have had the chance to do here, although your brief was short and it was very clear. I commend you for it. That is why I have imposed the chairman's discretion of having one questioner from each recognized party around the table. There were five over there who wanted to question you. I know Mr. Angus wants to question you, but we have to move on. So thank you very, very much.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order . . .

The Chairman: Now, as a diversion and a point of order, I want to call Margaret Martin, the Legislative Assistant to the Minister of Transport, to the table to give a little announcement. This is the most interesting diversion we have had this morning; diversion, not necessarily contribution to transport or *Freedom to Move*.

Ms Margaret Martin (Legislative Assistant to the Minister of Transport): So far, I have approximately 20 people from the committee and staffers who are interested in touring the Canada Harbour Place this afternoon. Unfortunately, if the hearings continue and we are on schedule, it is required that the group be down at 200 Granville Street at 3.15 p.m. exactly.

[Traduction]

produire si la route de l'Alaska était asphaltée de manière à pouvoir être empruntée par les plus gros camions?

M. Sewell: Excusez-moi si j'ai induit le Comité en erreur mais pour l'instant, même si je n'ai pas les chiffres sous les yeux, le plus gros de ce que nous consommons nous arrive déjà par route. Si nous insistons sur le transport aérien dans notre mémoire, c'est surtout pour ce qui est du transport voyageurs et du fret aérien transporté au Yukon même. Je ne pense pas qu'il faille entrevoir beaucoup de changements au niveau du fret si le tarif du fret aérien venait à diminuer parce que, je le répète, j'ai l'impression que le plus gros de ce que nous consommons nous arrive par la route et un peu aussi par bateau.

M. Taylor: Il me reste une dernière question, monsieur le président. Pour en revenir aux frais d'utilisation imposés à l'usager, vous avez parlé d'une augmentation. Pouvez-vous nous donner une idée de l'évolution de la situation du transport avant et après le relèvement des frais d'utilisation?

M. Sewell: Vous voulez parler j'imagine de la taxe sur le transport aérien?

M. Taylor: C'est cela.

M. Sewell: Le plafond de la taxe a été aboli le 1^{er} septembre de sorte que je n'ai malheureusement aucun chiffre qui puisse jeter la lumière sur cette question.

M. Taylor: Serait-il possible néanmoins d'avoir des chiffres sans trop de mal?

M. Sewell: Je vais vérifier.

M. Taylor: Si vous pouviez le faire, cela nous aiderait.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sewell. Votre mémoire va figurer à notre compte rendu et nous allons pouvoir le disséquer un peu plus en détail que nous n'avons pu le faire ici même, même s'il est relativement court mais, je dois l'ajouter, fort clair. Je vous en félicite. C'est la raison pour laquelle d'ailleurs j'ai invoqué ma prérogative de président en ne donnant la parole qu'à un seul représentant de chaque parti. J'avais cinq autres députés qui voulaient vous poser des questions, dont M. Angus, mais nous devons avancer. Encore une fois donc, merci.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement . . .

Le président: Pour faire diversion sous couvert du Règlement, j'aimerais demander à Margaret Martin, l'adjointe législative du ministre des Transports, de prendre place pour nous annoncer quelque chose. C'est d'ailleurs l'interruption la plus plaisante que nous ayons eue ce matin, et lorsque je parle d'interruption, cela n'a pas nécessairement trait aux transports ou à notre document.

Mme Margaret Martin (adjointe législative du ministre des Transports): Jusqu'à présent, j'ai sur ma liste environ 20 personnes, membres du Comité et du personnel, qui aimeraient visiter *Canada Harbour Place* cet après-midi. Malheureusement, si les audiences doivent se poursuivre et nous sommes d'ailleurs dans les temps, il faudrait que le groupe soit à 15h15 précises au 200 de la rue Granville.

[Text]

Now, I would suggest that the ones who are interested meet in the lobby of the hotel at 3 p.m., and then we get in taxis and we go down there. We will be met in the lobby; there will be a photo opportunity, and then we will be taken up to floor 17 where the Canada Harbour Place offices are and given a detailed audio-visual presentation. A very, very detailed model is set up there, and we will see it.

I checked into the tour of the site itself. It is very limited because construction has progressed to the point where contractors have locked up some of the places where they are working, and it is just not accessible to groups like ourselves.

The Chairman: Okay. So anyone interested is to meet in the lobby at 3 p.m.

Ms Martin: Yes.

The Chairman: Okay. We are starting to move here now and we may be out of here by 3 p.m. Thank you very much.

Ms Martin: If not, I will cancel that. This does not include a tour of the Expo '86 site at False Creek because, by the time we are finished at Canada Harbour Place, it will be too dark and there will not be anything to be seen.

The Chairman: Everyone knows that, do they?

Ms Martin: I think there was some confusion earlier, when I spoke of site, as to whether I meant Canada Harbour Place or Expo '86.

• 1230

The Chairman: Okay, thank you very much, Ms Martin.

We now have Mr. Heaver from the Centre for Transportation Studies, University of British Columbia.

Darrell, would you take the Chair, please.

The Vice-Chairman: Gentlemen, if your brief is quite exhaustive...

Professor Trevor D. Heaver (Director, Centre for Transportation Studies, University of British Columbia): Mr. Chairman, I have just heard of the other and more pressing real constraints that you are under; that you are to be out here by 3 p.m. I propose to read just some highlights from a summary of the brief, not the whole brief.

The Vice-Chairman: Before beginning your overview, would you mind, sir, introducing your staff.

Prof. Heaver: Yes, yes. I am Trevor Heaver. I am on the faculty at the University of British Columbia; I am joined by two colleagues, Professor Michael Tretheway and Professor Tae Oum. I should indicate that the views we express are personal views and not those of the university.

Because of the limited time to prepare and present a statement, we are restricting ourselves only to three areas.

[Translation]

Je proposerais donc à ceux et celles qui sont intéressés par cette visite de se réunir dans le hall de l'hôtel à 15 heures, et de là nous prendrons des taxis pour nous rendre sur place. Quelqu'un nous rencontrera dans le hall, il y aura une séance de photos, après quoi nous nous rendrons au 17^e étage, là où se trouvent les bureaux de *Canada Harbour Place*, où nous verrons un exposé audiovisuel. Vous pourrez également admirer une maquette extrêmement détaillée des installations.

J'ai vérifié également s'il serait possible de visiter les installations proprement dites, mais c'est assez difficile étant donné que les travaux se poursuivent et que les entrepreneurs ont interdit tout accès à des groupes comme le nôtre à certains chantiers.

Le président: Parfait. Tous ceux que la chose intéresse, rendez-vous dans le hall à 15 heures.

Mme Martin: C'est cela.

Le président: Parfait. Nous commençons à avancer et il est possible que nous ayons fini pour 15 heures. Je vous remercie.

Mme Martin: Si ce n'est pas possible, j'annulerai tout. Nous ne pourrions toutefois pas visiter l'emplacement d'Expo 86 à False Creek étant donné que, lorsque nous en aurons terminé à *Canada Harbour Place*, il fera trop noir et nous ne pourrions rien voir.

Le président: Mais tout le monde a déjà vu le site, non?

Mme Martin: Je pense ne pas avoir été suffisamment claire car, lorsque je parlais des installations, je n'ai pas précisé s'il s'agissait de *Canada Harbour Place* ou d'Expo 86.

Le président: Bien. Merci beaucoup, madame Martin.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Heaver, du Centre d'études des transports, Université de la Colombie-Britannique.

Darrell, voulez-vous assumer la présidence.

Le vice-président: Messieurs, si votre mémoire est assez long...

M. Trevor D. Heaver (directeur du Centre d'études des transports, Université de la Colombie-Britannique): Monsieur le président, étant donné que vous avez d'autres engagements à 15 heures, votre temps est limité et, par conséquent, je vais simplement vous donner un aperçu du résumé de notre mémoire, et non pas vous lire le mémoire intégral.

Le vice-président: Auriez-vous l'obligeance de nous présenter auparavant ceux qui vous accompagnent.

M. Heaver: Bien sûr. Je m'appelle Trevor Heaver, et je fais partie du corps enseignant de l'Université de la Colombie-Britannique; je suis accompagné de deux collègues, le professeur Michael Tretheway et le professeur Tae Oum. Je tiens à vous préciser que nous comparaissons aujourd'hui à titre personnel, et non au nom de l'université.

Étant donné le peu de temps dont nous avons disposé pour préparer un mémoire, nous nous sommes limités à trois domaines. D'autres collègues auraient sans doute aimé

[Texte]

Other colleagues that might under other circumstances have wanted to participate with us, have not been able to do so.

I will present our views on two areas: the role of Crown corporations and the importance of research. I will then outline my views on railway regulations, and Professor Tretheway will then make a statement on issues related to air transport reform.

Addressing the relationship to the role of Crown corporations, we believe a mere statement of policy that Crown corporations are to operate as good corporate citizens is inadequate; we recommend that structural steps be taken so ensure that Crown corporations are treated like private firms, in particular in the following respects.

First, corporations should pay dividends on equity and should not obtain debt capital at reduced rates because of government ownership. To the extent that Crown ownership continues to result in reduced interest costs on bonds, those benefits might well be taxed away.

Second, management of Crown corporations should neither be aided nor hindered by the government in its pursuit of commercial objectives. Therefore, we recommend privatization. If carriers are to operate in a business-like manner, we fail to see why they should be government owned. Privatization could proceed most quickly with Air Canada. Privatization does not reduce the potential for using transport, if necessary, to achieve a variety of public objectives. However, it would require the explicit payments of subsidies to carriers for non-compensatory services needed to achieve such objectives, not hidden subsidies or cross-subsidies caused, for example, by regulatory-type intervention.

The role of research. *Freedom to Move* proposed a new regulatory agency. We note that it is silent about the role of research currently under the CTC mandate. We believe the maintenance of a strong research data base and strong research organizations related to the transport industry are of considerable importance. The government has already cancelled the transport university programs, including funding to university transport centres, effective in 1986. This reduces significantly the availability of funds for transport research with a long-term fundamental perspective. We fear the independent research capability in the CTC may also be cancelled. Such further curtailment would reduce the amount of research, would limit the breadth and horizon of research, and would reduce the number of perspectives from which important matters would be viewed. The potential for new insights and innovation would be stifled. We are concerned about the credibility and neutrality of research if undertaken largely by Transport Canada.

[Traduction]

participer à cet exercice, mais les circonstances les ont empêchés de le faire.

Je vais moi-même aborder deux domaines, soit le rôle des sociétés d'État et l'importance de la recherche. Je vous parlerai ensuite des règlements en matière de transports ferroviaires, après quoi le professeur Tretheway traitera de la réforme des transports aériens.

En ce qui concerne le rôle des sociétés d'État, nous estimons qu'il ne suffit pas de dire que ces sociétés doivent observer de saines pratiques de gestion, d'où la nécessité, à notre avis, de prendre les mesures structurelles appropriées pour s'assurer que ces sociétés seront traitées comme des entreprises privées, surtout dans les domaines suivants.

Premièrement, les sociétés d'État devraient payer des dividendes sur leur capital-actions et ne devraient pas être autorisés à emprunter du capital à des taux réduits, tout simplement parce qu'elles appartiennent au gouvernement. En effet, cette diminution du coût de l'intérêt des obligations risque fort d'être annulée par l'impôt.

Deuxièmement, le gouvernement ne devrait jamais intervenir, positivement ou négativement, dans les décisions que prennent les sociétés d'État pour atteindre leurs objectifs commerciaux. Nous recommandons par conséquent la privatisation de ces sociétés. Si l'on demande aux sociétés de transport de fonctionner comme n'importe quelle autre entreprise, nous ne voyons pas pourquoi elles devraient appartenir au gouvernement. La privatisation pourrait se faire très rapidement pour ce qui est d'Air Canada. La privatisation d'une société n'empêche pas le gouvernement d'utiliser éventuellement, si cela est nécessaire, les modes de transport en question pour atteindre différents objectifs publics. Cependant, il faudrait alors que le gouvernement verse à ces transporteurs des subventions explicites en contrepartie des services non obligatoires qu'il leur demande d'assurer eu égard à ces objectifs, mais qu'il ne s'agisse pas de subventions dissimulées ou de mesures d'interfinancement.

En ce qui concerne le rôle de la recherche, *Aller sans entraves* propose un nouvel organisme de réglementation. Par contre, on n'y parle pas du rôle de la recherche dans le contexte actuel de la CCT. Or, il est très important d'avoir une base de données adéquates et des organismes de recherche efficaces pour tout ce qui concerne le secteur des transports. Le gouvernement a déjà supprimé les programmes universitaires en matière de transport, notamment le financement des centres de transport universitaire, décision qui entrera en vigueur en 1986. Cette mesure réduit considérablement les budgets de recherche en matière de transport, surtout la recherche à long terme. Nous craignons que les services de recherche indépendants de la CCT soient également supprimés. De telles décisions diminueraient l'ampleur et l'éventail des activités de recherche, de sorte que l'étude de problèmes importants se ferait dans une optique plus étroite. De telles mesures étoufferaient également les possibilités de création et d'innovation. Par ailleurs, qu'advient-il de la crédibilité et de la neutralité des travaux de recherche s'ils sont entrepris en majorité par le ministère fédéral des Transports?

[Text]

I would like to comment now on the provisions for the regulation of railway rates. *Freedom to Move* embraces conflicting principles. It proposes increased reliance on market forces to induce innovation and efficiency, but greater intervention with market forces to protect certain shippers.

• 1235

The contribution of the regulatory measures proposed is difficult to judge because only general concepts are presented. Also, the effects of confidential contracts on the regulatory regime are not considered, although such contracts are likely to become widespread. In the absence of specific regulatory proposals, I have some observations on the general measures in *Freedom to Move*.

First, under "Captive Shipper's Protection", *Freedom to Move* promises protection for shippers local to one railway by, and I quote:

Legislation for a joint line rate from the traffic's origin to its destination.

This principle of joint line rates is not new. The CTC may prescribe them now under section 285 of the Railway Act. The enthusiasm of shippers for the application of this old principle is based on the expectation of radically new regulations for its implementation. It is difficult to anticipate the working of such new regulations in an environment in which much traffic will move under confidential contracts, in which the main philosophy is reliance on the marketplace, not regulation, and in which the interests of shippers and low rates must be balanced against the needs of the railways to cover their total costs. In effect, no judgment can be made about the merits of the proposal in the absence of detailed rules and regulations.

Second, the publicity given by *Freedom to Move* to third-party intervention in railway shipper disputes is desirable. The main innovation is the proposal for a final offer arbitration mechanism. This could be useful in certain cases where relationships between railway rates are irrelevant and where confidential contracts are not involved. It would not be appropriate in cases where opposed views of shippers are involved.

Third, it is appropriate that *Freedom to Move* places little weight on section 276 of the Railway Act. The complexities of railway costing for pricing purposes preclude effective use of this section. Pricing must be allowed to reflect short-run and local conditions. While prosecution under anti-combines legislation would face the same costing problems, the greater penalties under the Combines Investigation Act than under the Railway Act would likely have the desired effect of discouraging predatory pricing behaviour.

[Translation]

Permettez-moi maintenant de vous dire quelques mots sur la réglementation des tarifs ferroviaires. *Aller sans entraves* énonce des principes contradictoires. Ce document propose en effet de laisser agir les forces du marché afin d'encourager l'innovation et l'efficacité, mais il recommande cependant une plus grande réglementation de ces mêmes forces du marché afin de protéger certains expéditeurs.

Il est difficile d'évaluer le bien fondé des mesures de réglementation proposées étant donné que ce document n'énonce que des principes généraux. On n'y parle pas non plus des effets des contrats confidentiels sur le système de réglementation, alors que ce type de contrat risque de se généraliser. En l'absence de propositions spécifiques en matière de règlements, j'ai plusieurs observations à faire sur les concepts généraux énoncés dans *Aller sans entraves*.

Tout d'abord, au chapitre de la *Protection des expéditeurs captifs*, le document promet de protéger les expéditeurs n'ayant à leur disposition qu'une seule ligne de chemin de fer, et je cite:

Pour ce faire, il (le gouvernement) ajoutera dans la loi une disposition portant sur l'établissement d'un taux pour une voie commune, à partir du point de départ jusqu'au point d'arrivée des marchandises.

Le principe d'un taux pour une voie commune n'est pas nouveau. La CCT peut déjà imposer de tels taux en vertu de l'article 285 de la Loi sur les chemins de fer. Si la résurrection de ce vieux principe suscite l'enthousiasme des expéditeurs, c'est parce qu'ils s'attendent à des règlements d'application tout à fait nouveaux. Il est difficile d'anticiper sur le contenu de ces nouveaux règlements, étant donné qu'un grand nombre de contrats seront confidentiels, qu'on se fiera plutôt aux forces du marché qu'aux règlements, et enfin, qu'il faudra faire un compromis entre les intérêts des expéditeurs et des tarifs moindres, d'une part, et les besoins financiers des sociétés de chemins de fer pour assumer la totalité de leurs coûts, d'autre part. En fait, on ne peut pas juger du bien fondé de la proposition en l'absence de règlements détaillés.

Deuxièmement, l'importance accordée par *Aller sans entraves* à l'intervention d'une tierce partie en cas de conflits entre sociétés de chemins de fer et expéditeurs est tout à fait louable. La principale innovation est la proposition d'instaurer un mécanisme d'arbitrage selon le principe de l'offre final. Ce genre de mécanisme sera peut-être utile lorsqu'il n'y a pas de relation entre les différents tarifs ferroviaires et lorsqu'il n'y a pas de contrats confidentiels. Par contre, ce mécanisme aura peu d'efficacité lorsqu'il s'agit de litiges entre des expéditeurs.

Troisièmement, *Aller sans entraves* accorde peu d'importance à l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, ce dont nous nous réjouissons. En effet, la complexité des systèmes de calcul des coûts et des prix des sociétés de chemins de fer empêche tout recours efficace à cet article. Les prix doivent pouvoir refléter les conditions locales. Même si des poursuites intentées en vertu de la Loi sur les coalitions risquent de se heurter aux mêmes problèmes de calcul des coûts, cette loi prévoit des sanctions plus sévères que la Loi sur les chemins de

[Texte]

Fourth, *Freedom to Move* compounds the existing ambiguity about the protection of shippers under section 23 of the NTA. On page 57, *Freedom to Move* highlights the difference between, I quote: “public interest issues”, and “cases of private interest”, without defining the meaning of the public interest. Effective protection can only be given to shippers if it is their interests and those of the carriers that are at the heart of the case, not ill-defined public issues.

Therefore, I recommend that section 23 should be modified to make clear that it applies to the commercial interests of shippers. The test of a rate should be whether it is judged to reflect the competitive conditions, including the necessity of the carrier for financial viability. With a more precise statement of the considerations relevant to a section 23 case, it could be highly effective in dealing with rate issues not resolvable through third-party intervention.

Professor Michael W. Tretheway (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia): I will be addressing air transport very briefly.

First of all, deregulation of transportation is really about health care and the arts. Now this statement might sound controversial but the idea is, if we can use fewer resources in transport, then we can commit more of our precious resources to other sectors of our economy, such as health care and the arts; and it makes our exports more attractive in foreign markets.

In our book, entitled *Canadian Airline Deregulation and Privatization: Assessing Effects and Prospects*, just published, we describe some of the efficiencies that can be gained in air transport should deregulation occur. In particular, we find efficiency improvements of about 5% to 10% are in the offing.

The spirit of this book, however, is, if deregulation works, then these are the gains. Today we would like to address some concerns about whether the *Freedom to Move* document will actually have a system that will work.

First of all, the spirit of the *Freedom to Move* document, we believe, is quite good. It attempts to deregulate and elicit efficiency gains in air transport. However, specifics are absent, and these specifics can affect the workability of deregulation and therefore the success of deregulation.

Our first concern is subsidized service to small communities. What form will the subsidy take? We recommend a bidding system. Second is abuse of monopoly power. The appeal process provided for in *Freedom to Move* will not likely work in air transport because airline consumers are very dispersed;

[Traduction]

fer, ce qui, par conséquent, devrait avoir pour effet de décourager toutes pratiques prédatrices de la part des transporteurs.

Quatrièmement, *Aller sans entraves* accentue l'ambiguïté qui existe déjà en ce qui concerne la protection des expéditeurs en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. À la page 59, on souligne la différence existant entre, et je cite: «les points d'intérêt public» et «les cas d'intérêt privé», sans définir ce qu'est un intérêt public. On ne peut protéger efficacement les expéditeurs qu'en définissant bien leurs intérêts et ceux des transporteurs concernés, et non pas en invoquant un vague intérêt public.

Par conséquent, je recommande que l'on modifie l'article 23 afin de bien préciser qu'il concerne les intérêts commerciaux des expéditeurs. Un tarif doit être évalué selon qu'il reflète la concurrence sur le marché, sans oublier bien sûr la nécessité pour le transporteur d'assurer sa viabilité financière. Si l'on précise davantage les caractéristiques d'un cas se rapportant à l'article 23, on facilitera grandement le règlement des problèmes de tarifs qu'on ne peut pas résoudre par l'intervention d'une tierce partie.

M. Michael W. Tretheway (Centre d'étude des transports, Université de Colombie-Britannique): Je vais vous dire quelques mots des transports aériens.

Tout d'abord, la déréglementation des transports nous ramène en fait aux soins médicaux et aux arts. Cette affirmation vous paraît peut-être saugrenue, mais je veux dire par là que, si nous pouvons consacrer moins de ressources financières aux transports, alors nous pourrions en consacrer davantage à d'autres secteurs de notre économie, comme les soins médicaux et les arts. De plus, nos produits seront plus populaires sur les marchés extérieurs.

Dans le livre que nous venons de publier, et qui s'intitule *Canadian Airline Deregulation and Privatization: Assessing Effects and Prospects*, nous décrivons certains des avantages que la déréglementation va apporter aux transports aériens. Nous estimons notamment que l'efficacité de ce secteur devrait augmenter de 5 à 10 p. 100.

Le thème de cet ouvrage est donc que, bien menée, la déréglementation va nous offrir tels avantages. Cependant, nous aimerions vous parler aujourd'hui des doutes que nous avons quant à l'efficacité du système que propose *Aller sans entraves*.

Permettez-moi de vous dire tout d'abord que l'optique générale de *Aller sans entraves* nous paraît tout à fait positive. Il y ait en effet proposé de déréglementer et d'accroître l'efficacité du secteur des transports aériens. Les détails sont absents toutefois et ces derniers peuvent fort bien entraver la bonne marche du plan de déréglementation et par conséquent sa réussite.

Ce qui nous inquiète avant tout, c'est le subventionnement des services offerts aux petites localités. Quelle forme revêtiront ces subventions? Nous recommandons pour notre part un système d'appels d'offres. Nous nous inquiétons ensuite de l'abus de pouvoirs des monopoles. Les procédures d'appel

[Text]

they will not be able to assemble the resources necessary to launch expensive appeal hearings in front of the new regulatory agency. In our view, the best prevention of monopoly abuse is actual competition in airline markets. Mergers must be scrutinized for their anti-competitive effects. We suggest the Combines Investigation Act in its present form may be weak and insufficient to support airline deregulation. Central Travel, the government travel agency, currently is alleged to favour Air Canada and to a lesser extent CP Air, a possible suppression of competition.

Third is provision for adversely affected employees. If competition works, inefficient firms will necessarily go out of business. We suggest that some of the gainers from deregulation, consumers, may have some obligation to the losers, the employees of the inefficient carriers, at least during a transitional period.

Fourth: licensing on international routes, we would like to suggest, should not be based only on politics, as it will be in the current *Freedom to Move* document.

Fifth: computer reservation systems should continue to be unbiased if deregulation is to work. There are no serious problems at present, but we must ensure that deregulation does not give incentives for owners of computer reservation systems to introduce bias.

Finally, the allocation of scarce airport take-off and landing slots during peak hours must not be used to stifle competition.

We have kept our comments brief, and we thank you.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank Professor Heaven and his colleagues for their presentation. Although you did not have an opportunity to read the entire brief, you did provide it to us yesterday with the hope that we would read it. In fact many of us did find it very useful.

I have a couple of questions, Mr. Chairman. First let me just ask, to begin with, on page 3 you make reference to the cancellation of the transport university programs, including funding to university transport centres, effective in 1986. I want to ask you... I seem to recall—at least it has been commented to me—that we are talking about funding in the order of a couple of million dollars a year to four or five centres or universities in the country. I want to ask you first of all what is the amount of funding, and secondly what is the effect on your ability to carry on research of losing that funding in this country, both in your university and others?

[Translation]

énoncées dans le document *Aller sans entraves* risquent de ne pas produire les résultats escomptés dans le domaine des transport aériens car ceux qui prennent l'avion sont dispersés ça et là; ils ne pourront pas rassembler les ressources nécessaires pour interjeter des appels coûteux devant le nouvel organisme de réglementation. À nos yeux, ce n'est qu'en encourageant la concurrence dans le transport aérien que nous pourrions prévenir l'abus des pouvoirs des monopoles. Toute fusion devra être analysée pour y détecter tout effet anticoncurrentiel. Nous pensons que la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions n'est peut-être pas assez contraignante sous sa forme actuelle et pliera sous le poids de la déréglementation du secteur aérien. Les services de voyages centralisés, agences de voyage de gouvernement, favorisent, dit-on, Air Canada et dans une moindre mesure CP Air, ce qui constitue peut-être une diminution de la concurrence.

Troisièmement, les employés licenciés. Si la concurrence joue, les entreprises non rentables se verront dans l'obligation de mettre la clé sous le paillason. Peut-être devrait-on imposer à ceux qui profiteront de la déréglementation, les consommateurs, des obligations envers ceux qui en pâtiront, les employés des compagnies non rentables, provisoirement du moins.

Quatrièmement, le droit d'assurer certains vols internationaux ne devrait pas, à notre avis, être uniquement une question de politique, comme c'est le cas dans le document *Aller sans entraves*.

Cinquièmement, l'impartialité devrait continuer de régir les systèmes de réservations par ordinateur si l'on veut que le plan de déréglementation soit une réussite. Aucun problème grave n'existe à l'heure actuelle, mais nous devons veiller à ce que la déréglementation n'encourage pas les propriétaires d'un système de réservations informatisé à favoriser certains au détriment d'autres.

Enfin, la programmation des décollages et atterrissages pendant les heures de pointe ne devrait pas être telle qu'ils puissent entraver la concurrence.

Nous avons réduit nos observations au minimum et nous vous remercions.

Le vice-président: Merci. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci infiniment, monsieur le président. Je voudrais remercier M. Heaven et ses collègues de leur exposé. Bien que vous n'ayez pas eu l'occasion de lire votre mémoire dans son intégralité, vous nous l'avez fait parvenir hier en espérant que nous le lirions. Et de fait, beaucoup d'entre nous l'ont trouvé très utile.

J'aurais deux questions à poser, monsieur le président. Premièrement, à la page trois de votre exposé, vous faites état de la suppression des programmes de transport universitaire, notamment de l'élimination des subventions de transport dans les grands centres universitaires, à compter de 1986. Je voulais vous demander... Il me semble me rappeler—du moins c'est ce qui m'a été dit—que ces subventions s'élevaient à deux millions de dollars par an et touchaient quatre ou cinq centres universitaires du pays. Je voudrais premièrement vous demander à combien s'élèvent ces subventions et ensuite quelles répercussions cette perte d'argent aura-t-elle sur vos

[Texte]

Prof. Heaver: I am afraid I do not have the exact figure of the amount across the country, but it is only of a small aggregate amount; I would not think it would exceed the \$2 million figure that you used. It would go to a larger number of universities in total than the four or five. There are a limited number of centres that have been receiving funding, but it has also included a program of fellowships for to a wider array of universities.

For the centres, the probability is that some of the centres across the country will fold. Which ones those will be, we have to wait and see what strategies the individual universities are able to follow in maintaining their transport research activities.

Mr. Tobin: I have one other question along that line. Given (a) that funding is being discontinued in 1986 and (b) that the CTC research branch as it currently operates is going to disappear and become more of a support agency—at least that is the understanding—more of a support agency versus some research being done, let me ask you briefly, because I have one or two other matters I want to ask you about, what kind of direction should research in transportation be taking in this country that otherwise perhaps will not be undertaken as a result of both the CTC's lost researchability and the discontinuation of research funds in this area and others being provided by the government?

• 1245

Prof. Heaver: I think that the major contribution that the specific transport funding has played is to allow an unbiased, and while theoretically based research, research nevertheless with an applied interest, whereas if one looks at funding from the Social Sciences and Humanities and Research Council, that is of a much more theoretical nature. I think the loss from the downsizing of the universities program will be a loss of unbiased long-term applied research investigation.

Mr. Tobin: Professor Heaver, you would be interested to know that they are doing an excellent job for us and they are dedicated people, but primarily the research people assigned to this committee, because we operated on short notice, are all from the CTC, by and large, and we are having a completely unbiased . . . this work done on our behalf.

Professor Heaver, on page 6 you state that greater penalties under the Combines Investigation Act than under the Railway Act would more likely have the desired effect of discouraging predatory pricing practices, and while there may well be, or could be greater penalties under the Combines Act, other witnesses who have appeared before this committee during the last few weeks have indicated that the combines legislation is in fact weaker and more difficult to apply to complaints of a transportation nature, and they have advocated retention of

[Traduction]

programmes de recherche, tant dans votre université que dans les autres?

M. Heaver: Je ne connais malheureusement pas le montant exact de ces subventions sur l'ensemble du territoire, mais elles ne sont pas très élevées; je ne pense pas qu'elles dépassent les deux millions de dollars que vous avez cités. Cependant, cet argent serait réparti parmi un plus grand nombre d'universités que les quatre ou cinq que vous avez citées. Ces subventions sont accordées à un nombre limité de centres universitaires, mais servent également à financer des bourses universitaires et des bourses de recherche, ce qui touche un nombre plus élevé d'universités.

D'aucuns pensent que certains centres du pays devront fermer leurs portes. Nous ne savons pas encore qui sera touché, nous devons simplement attendre que les universités établissent leur stratégie en matière de recherche sur les transports.

M. Tobin: J'ai une autre question à poser dans le même ordre d'idées. Vu que les subventions seront supprimées en 1986 et que la division de la recherche de la Commission canadienne des transports va se transformer en un organisme d'aide, du moins c'est ce que j'ai appris, il ne sera plus un centre de recherche, je voudrais vous demander brièvement, car j'ai une ou deux autres questions à vous poser, quelles voies la recherche dans les domaines des transports devrait emprunter dans ce pays, recherches qui ne seront pas entreprises à la suite de la disparition de la division de la recherche de la Commission canadienne des transports et de la suppression des subventions de recherche accordées par le gouvernement dans ce domaine et dans d'autres.

M. Heaver: Je pense que le rôle le plus important qu'ait joué le financement ponctuel des transports a été de permettre la réalisation de recherches objectives, à base théorique certes, mais des recherches ayant un intérêt pratique alors que dans le cas des subventions du Conseil de recherche en sciences sociales et humaines, il s'agit de travaux beaucoup plus théoriques. À mon avis, la perte attribuable au rétrécissement du programme universitaire se fera sentir dans le cadre des travaux de recherche appliquée objectifs et à long terme.

M. Tobin: Professeur, vous apprendrez avec intérêt que ces gens font un excellent travail pour nous, qu'ils nous sont tout dévoués, mais qu'essentiellement ces chargés de recherche qui nous sont prêtés, étant donné que nous travaillons à si court préavis, viennent presque tous de la CCT et que nous pouvons donc compter sur une analyse tout à fait objective . . . pour ce travail fait à notre intention.

Professeur, vous dites à la page 6 que des sanctions sévères imposées par la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, plutôt que la Loi sur les chemins de fer, auraient vraisemblablement les conséquences souhaitées, c'est-à-dire décourager les pratiques prédatrices en matière de prix et, si tant est que la Loi sur les coalitions pourrait effectivement prévoir des sanctions plus sévères, d'autres témoins que nous avons entendus depuis quelques semaines nous ont dit que la Loi sur les coalitions était plus faible et plus difficile d'application en

[Text]

section 276 of the Railway Act, which requires that all rates be compensatory. Now, you have taken the opposite point of view. Would you explain to us why?

Prof. Heaver: I do not believe that the monitoring of the compensatory nature of railway rates can be effective. I fear that it will result in a formula type approach, and a formula-type approach is inappropriate. For example, you may have a recommendation that the cost floor should be based on a long term variable cost. That is not an appropriate cost floor for short term, maybe even one time traffic, and it is the potential for the introduction of a formula type of approach which I think precludes or makes dangerous reliance on section 276.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to ask . . .

Prof. Heaver: Sorry. As well, a railway costing is by its nature a very, very difficult exercise.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, Professor Tretheway highlighted a number of . . . First of all, I want to ask him if we can have a copy of the book that has just been published. Oh, we have one. But you talked about savings. You talked about subsidized services and the need to implement a bidding process. You talked about monopoly, etc. We have been told by two different witnesses—I do not know if you were here earlier—in the last two days, yesterday by CALFAA and today by BRAC . . . In the case of CALFAA, somebody has appeared to sign their name to a document that in fact non-aggression pacts have been entered into by both CP and their affiliates, and Air Canada and their affiliates. Now, if that is indeed true, and of course we do not know whether it is or not at this point, it seems to me that this whole exercise becomes a bit of a fruitless one. We have been told by Mr. Carty, I believe, of CP yesterday . . . You talk about efficiency improvements and the range of 5% to 10% can be realized. He told us as recently as yesterday that we have really hit the bottom already on fares. Do not expect lower prices. That is an inflated expectation that is not really going to be realized. Maybe some marginal savings, but nothing dramatic as a result of moving ahead with deregulation. Can you comment, first of all, on the potential for non-aggression pacts being entered into and what their effects would be in terms of going backwards? And second, would you comment on whether or not . . . ? Because I am suspicious when I am told that you have already got the best fares in the world; you are not going to get better ones, especially when I hear, on the other hand, about non-aggression pacts, and I am wondering about price arrangements. Would you care to comment on that concern?

Mr. Benjamin: Freedom to move.

Prof. Tretheway: Yes.

Mr. Tobin: Freedom to monopolize.

Mr. Benjamin: Freedom to manoeuvre.

[Translation]

cas de plaintes relatives au transport, et ces gens ont préconisé donc le maintien de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer qui porte que tous les tarifs doivent être compensateurs. Vous êtes quant à vous d'un avis contraire. Pouvez-vous nous dire pourquoi?

M. Heaver: Je ne pense pas qu'on puisse effectivement vérifier le caractère compensateur des tarifs ferroviaires. Je crains que cela ne débouche sur une perspective du genre formule, totalement inadéquate. Ainsi, on pourrait recommander par exemple que le plancher du prix de revient soit fonction d'un coût variable à long terme. Mais cela n'est pas valable à court terme, même pas pour un cas ponctuel, et ce genre d'attitude risque tout naturellement de déboucher sur une perspective du genre formule qui, à mon sens, interdirait d'invoquer l'article 276 ou rendrait son recours hasardeux.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais demander . . .

M. Heaver: Excusez-moi. Qui plus est, l'établissement des coûts dans le domaine ferroviaire est toujours fort difficile.

M. Tobin: Monsieur le président, le professeur Tretheway nous a souligné plusieurs . . . Pour commencer, je voulais lui demander si nous ne pourrions pas avoir un exemplaire de l'ouvrage qu'il vient de publier. Nous en avons un, parfait. Vous avez parlé d'économies. Vous avez parlé de services subventionnés et de la nécessité qu'il y avait de mettre en place un processus d'appel d'offres. Vous avez parlé de monopole et ainsi de suite. Deux témoins différents—je ne sais pas si vous étiez dans la salle au début—nous ont dit depuis deux jours, en l'occurrence de la CALFAA hier et la BRAC aujourd'hui . . . Dans le cas de la CALFAA, quelqu'un est venu pour signer en son nom un document portant que le CP et ses groupes affiliés d'une part et Air Canada et ses groupes affiliés d'autre part auraient signé des pactes de non-agression. Si c'est vrai, et nous ne le savons pas encore bien sûr, il me semble que tout ce que nous faisons ici est un peu futile. C'est M. Carty qui nous a dit hier je crois . . . Vous parlez d'améliorer l'efficacité, vous dites qu'on pourrait le faire à raison de 5 à 10 p. 100. Mais il nous a dit encore hier que les tarifs étaient vraiment à leur plancher. Ne vous attendez pas à des tarifs inférieurs. C'est un espoir exagéré mais qui ne se concrétisera pas. Peut-être pourrions-nous arriver à faire quelques économies, mais rien de radical ne découlera de la déréglementation. Pourriez-vous nous dire pour commencer s'il est effectivement possible d'utiliser des pactes de non-agression et quelle sera à ce moment-là leur incidence à rebours et en second lieu, pourriez-vous nous dire si . . . ? Vous savez, je suis toujours un peu soupçonneux quand on me dit que nous avons la meilleure tarification au monde, qu'il est impossible d'en avoir une meilleure, et surtout lorsque j'entends de l'autre oreille parler de pactes de non-agression. À ce moment-là, je me demande ce qu'il en est des ententes en matière de prix. Qu'en pensez-vous?

M. Benjamin: Allez sans entraves.

M. Tretheway: Précisément.

M. Tobin: Monopolisez à tous vents.

M. Benjamin: Liberté d'action.

[Texte]

Prof. Tretheway: I will address the pricing issue first. I agree partially with Mr. Carty that Canada has already achieved many of the efficiencies. I would also agree that we have probably seen the lowest air fares, about as low as they are going to get. The key, though, is how many people can access those air fares. As deregulation proceeds here in Canada, I would expect that the limited number of seats at those air fares, because of competition, would increase. It is difficult. It is privileged information of the carriers to know exactly how many passengers are travelling at these lower air fares, but we know in the U.S. that about 80% are now travelling at discounts. The figures I have seen suggest the number is about 60% here in Canada.

[Traduction]

M. Tretheway: Je vais commencer par parler des prix. Je suis en partie d'accord avec M. Carty pour dire que le Canada a déjà réalisé beaucoup de percées sur le plan de l'efficacité. Je suis également d'accord pour dire que nous sommes probablement arrivés aux tarifs aériens les plus bas possibles. L'élément fondamental toutefois est de savoir combien de gens peuvent en profiter. À mesure qu'il y aura déréglementation au Canada, j'imagine que le nombre limité de sièges disponibles à ces bas tarifs augmentera en raison de la concurrence. C'est difficile à dire. Seuls les transporteurs savent exactement combien de passagers bénéficient de ces bas tarifs, mais nous savons qu'aux États-Unis, environ 80 p. 100 des gens voyagent actuellement en payant un tarif réduit. D'après les chiffres que j'ai vus, ce chiffre serait d'environ 60 p. 100 au Canada.

• 1250

I have concerns about non-aggression pacts, because there is a different forum for this mechanism. That forum is mergers. If carriers wish to merge, then Consumer and Corporate Affairs or perhaps the new regulatory agency could scrutinize the mergers and determine if the suppression of competition is in the public interest or not. There are cases where that will be the case. However, non-aggression pacts are not open to scrutiny by Consumer and Corporate Affairs or a regulatory agency of some sort, and therefore there could be cases—I am not saying there are presently—in the future where non-aggression pacts could suppress competition negatively for Canadian consumers.

La question des pactes de non-agression m'inquiète parce que la chose peut se produire d'une façon différente, sous forme de fusion. Si des transporteurs veulent fusionner, le ministère de la Consommation, voire le nouvel organe réglementaire, pourrait facilement étudier le dossier de ces fusions et déterminer si l'élimination de la concurrence profite ou non à la population. Dans certains cas, il pourrait y avoir des avantages. Mais les pactes de non-agression échappent totalement à la surveillance du ministère de la Consommation ou à celle de l'organe réglementaire, quel qu'il soit, et par conséquent, il se pourrait—je ne dis pas que ce soit déjà le cas—qu'il y ait, à un moment donné, des pactes de non-agression qui pourraient avoir pour résultat d'éliminer la concurrence au détriment des consommateurs canadiens.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have one last question. I would like to address it to Professor Heaver. You commented on joint line rates, and basically we have heard two comments so far during the course of our hearings, one coming from the railways, saying, for God's sake, do not do that to us. We will be massively shorthanded. We will be in trouble. Get rid of it. Eliminate it, etc. We have also heard from not all, but the vast majority of shippers, captive shippers in particular, people in the forestry business, that their support of the document, their support of deregulation is predicated, at least in large part, on the notion that joint line rates would be established. You said it is difficult to anticipate the working of such new regulations. Do you see this proposal serving any useful purpose to captive shippers? Do you see any kind of simple method by which such rates could be established in the event that railways and shippers could not agree on a joint rate level? Do you see any of the proposed appeal provisions being activated in an effort to establish such rate levels?

M. Tobin: Monsieur le président, j'aurais une dernière question et j'aimerais la poser au professeur Heaver. Vous avez parlé de la tarification commune et, jusqu'à présent, depuis le début de nos audiences, nous avons entendu deux commentaires à ce sujet, le premier des compagnies de chemins de fer qui nous disait, pour l'amour du Seigneur, ne nous imposez pas cela car nous allons y perdre nos culottes, nous allons avoir de gros problèmes, n'y pensez plus, éliminez cela et ainsi de suite. Nous avons également entendu de la part de la grosse majorité des expéditeurs, des expéditeurs captifs surtout, les gens du secteur forestier, qu'ils appuyaient le document, qu'ils favorisaient la déréglementation en grande partie du moins, à cause précisément du fait qu'il y aurait ce genre de tarification commune. Vous avez dit qu'il serait difficile de prévoir ce que donnerait la nouvelle réglementation, mais à votre avis cette proposition favoriserait-elle les expéditeurs captifs? Entrevoiez-vous une méthode simple qui permettrait d'arrêter une tarification comme celle-là au cas où les compagnies de chemins de fer et les expéditeurs ne s'entendraient pas sur une tarification commune? Pensez-vous qu'on puisse avoir recours éventuellement aux dispositions prévues en matière d'appel afin, précisément, d'établir ces niveaux de tarification?

Prof. Heaver: First of all, let me make the point that the joint line rate proposition is not addressed to the situation of the captive shipper, as the term 'captive shipper' has been used for the last 18 years. A captive shipper, as I presume has been described to the committee previously, has been used to refer to a shipper who had no alternate, effective means of reaching

M. Heaver: Pour commencer, j'aimerais vous signaler que cette proposition n'a pas été formulée à l'intention des expéditeurs captifs étant donné d'abord que c'est une expression qu'on utilise depuis 18 ans. Un expéditeur captif, et j'imagine que la chose a déjà été expliquée au Comité, s'entend d'un expéditeur qui n'a pas d'autre moyen économiquement

[Text]

a market or obtaining supply by the use of rail services. Such a shipper might have access only to one railway or might have access to a number of railways. A shipper who had access only to one railway, but dominantly used road services or water services, would not have been viewed as a captive shipper to rail. Therefore, it is inappropriate in the past use of the term 'captive shipper', to relate the joint line rate proposal to the situation of captive shippers. We are really talking about the effect that the joint line rate proposal would have on local shippers, that is shippers or receivers who only have access to one railway.

Mr. Tobin: However, having heard you say that, we have heard from Crown Forest Industries Limited this morning that much of Canadian industry does not have intramodal alternatives, and much of it is captive to one railway. Therefore, away he goes. That has been a consistent theme, and I appreciate the abuse of the term you are pointing out to us.

Prof. Heaver: The shippers who have difficulty obtaining supplies or in reaching markets, because the one railway on which they are located will not provide an adequate rate, have available to them the section 285, which could prescribe a joint line rate. That has not been used. The question is: What sort of regulations would come into effect to radically change the scene? The notion, which is not present in the *Freedom to Move* document, but the notion that is circulating is that a regulatory regime will be put in place, so that the rate over the local section of a line will be regulated. For example, there would be a regulated-type rate from Prince Rupert to Edmonton.

• 1255

I do not know what the form of that is. To the extent that regulated rate prescribes a low rate for that portion of the line, the shipper may benefit. To the extent that the regulation prescribes a low rate for that portion of the line, while the shipper may benefit, the subsequent carrier may be able to benefit as well, by pocketing part of the saving that is inherent in that low rate from Prince Rupert to Edmonton.

We do not know what the nature of the proposal is. The only way I can anticipate substantial savings—i.e., rate reductions for shippers—is if there is a significant extension of the regulatory regime for part of the railway network. And if there is a significant extension of the regulatory regime for the railway network, that is counter to the general philosophy of the legislation; and that causes me to wonder about whether those reduced rates are associated with increased efficiency in the railway system or they are associated with a transfer of revenue from the railway to shippers, and what the consequences of that are.

Mr. Tobin: Thank you very much, professor. You have outlined perfectly well . . . many of us are deciding that these hearings are about re-regulation versus deregulation.

[Translation]

rentable d'atteindre un marché ou de se faire ravitailler, si ce n'est par les services ferroviaires. L'expéditeur en question peut utiliser soit une compagnie de chemins de fer ou plusieurs. S'il ne peut en utiliser qu'une, mais s'il y a des services routiers ou fluviaux bien développés, il n'est pas considéré comme captif des services ferroviaires. Ainsi, dans l'acception de l'expression expéditeur captif, il est mal avisé de rattacher la proposition relative à la tarification commune au cas des expéditeurs captifs. En fait, nous parlons ici de l'effet qu'aurait cette proposition sur les expéditeurs locaux, c'est-à-dire les expéditeurs ou les destinataires qui ne peuvent compter que sur une seule compagnie de chemins de fer.

M. Tobin: Il n'empêche que nous avons également entendu ce matin les gens de la *Crown Forest Industry Limited* nous dire que le plus souvent, l'industrie canadienne n'a pas le choix entre les modes de transport et qu'elle est, dès lors, souvent captive d'une seule compagnie de chemins de fer. Et voilà. C'est un thème qui revient sans cesse, mais je comprends fort bien que l'expression ait été galvaudée comme vous nous le signalez.

M. Heaver: Les expéditeurs qui ont du mal à expédier ou à s'approvisionner parce que la seule compagnie de chemins de fer qu'ils peuvent utiliser ne leur donne pas une bonne tarification, peuvent se prévaloir de l'article 285 qui pourrait prescrire une tarification commune, mais cela n'a pas été le cas et, à ce moment-là, on peut se demander quelle serait la réglementation qui pourrait radicalement changer la situation. Quelque chose dont ne parle pas le document *Aller sans entraves* mais à quoi beaucoup de gens pensent est qu'il y aura effectivement un régime réglementaire tel qu'il y aura réglementation de la tarification des tronçons locaux de certaines lignes. Ce serait ainsi le cas pour le tronçon Prince Rupert—Edmonton.

Mais je ne sais pas comment cela marcherait. Admettons que la tarification réglementée prescrive les tarifs réduits pour ce tronçon, l'expéditeur pourrait y trouver son intérêt. Mais si la réglementation prescrit cela, et si l'expéditeur en profite, l'autre transporteur pourrait également en profiter en empochant une partie de l'économie dérivée de cette tarification réduite entre Prince Rupert et Edmonton.

Nous ne savons pas ce que dit cette proposition. La seule façon d'arriver selon moi à une sérieuse économie—c'est-à-dire à une réduction de la tarification pour les expéditeurs—serait d'élargir considérablement le régime réglementaire pour une bonne partie du réseau secondaire. Et si c'est cela qui se produit, nous irions à l'encontre de la philosophie générale de la loi, ce qui me pousse à me demander si cette tarification réduite est effectivement rattachée à une amélioration de l'efficacité du système ferroviaire ou plutôt à une péréquation des revenus entre compagnies ferroviaires d'une part et expéditeurs d'autre part, et à ce moment-là quelles en seraient les conséquences?

M. Tobin: Merci beaucoup, professeur. Vous nous avez fort bien exposé . . . Nous sommes nombreux à avoir conclu déjà

[Texte]

Mr. Benjamin: Gentlemen, in your remarks about the role of Crown corporations you say the corporations should pay dividends on equity and should not obtain debt capital at reduced rates because of government ownership. It has been the case for the last eight years that there has been no equity investment in either Air Canada or Canadian National. They have been told as a matter of national policy by the previous administration, continued by the present one, that they will have to make it on their own: generate their own capital and pay whatever the market demands in money costs. Can you show me anywhere that Crown ownership continues to result in reduced interest costs on bonds? Can you give me any instance in the last few years where CN or Air Canada received some kind of a break on interest on bonds from the Government of Canada versus what the case would be on the private market?

Professor Tae H. Oum (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia): We have spent a great deal of time to compile this. The yields of CNR during the last 26 years have consistently been much lower than for CPR. We have tried to investigate the reasons why, but we did not have any other reasons but that CNR's bond yields are lower just because of the Crown ownership. And if a firm benefits just because of being in Crown ownership, we believe the benefit should belong to the people of Canada, not the Crown corporation.

Mr. Benjamin: With any bonds CNR has sold in the past eight years, did the Government of Canada buy them, or were they sold on the private market?

Prof. Oum: Most of the funds they raised in the U.S. markets. Sometimes they went overseas, and some of them were in Canada.

Mr. Benjamin: Well, that would tell me the CN financial management has been pretty darn good, if they have been able to get better rates than CP.

Prof. Oum: It is because of the Crown ownership, and the bond market values the Crown ownership as a stable... perhaps the eventual payabilities through the Government of Canada. So I believe this benefit belongs to the people of Canada, not the corporation itself.

Mr. Benjamin: Well, the corporation has been paying dividends in small amounts—one year \$15 million, one year \$5 million—back to the Government of Canada. I do not know what it was based on, but at least they have started paying something back to the taxpayers for their investment.

If they can get lower bond rates, show a profit, and pay a dividend, then you would want to tax them on top of that for the lower interest rates they got on the private market?

[Traduction]

que toutes ces audiences portent sur les avantages respectifs de la reréglementation et de la déréglementation.

M. Benjamin: Messieurs, lorsque vous avez parlé du rôle des sociétés de la Couronne, vous avez dit qu'elles devraient payer des dividendes sur le capital propre et qu'elles ne devraient pas pouvoir obtenir du financement à un taux préférentiel pour la seule raison qu'elles appartiennent au gouvernement. Depuis huit ans en effet, rien n'a été investi en capital propre que ce soit à Air Canada ou au Canadien National. On a dit à ces entreprises que la politique nationale implantée par le gouvernement précédent et conservée par celui-ci, voulait qu'elles se débrouillent elles-mêmes, qu'elles créent leurs propres capitaux d'investissement et qu'elles payent ce que le marché exige en fait de loyer de l'argent. Pouvez-vous nous montrer en quoi elles continuent quand même à payer un intérêt privilégié sur leurs obligations? Pouvez-vous me donner un exemple des dernières années montrant que le CN ou Air Canada ont effectivement bénéficié du gouvernement du Canada d'un allègement sur le taux d'intérêt aux émissions d'obligations par rapport à ce qui aurait été le cas sur le marché libre?

M. Tae H. Oum (Centre des études sur le transport, Université de la Colombie-Britannique): Nous avons consacré beaucoup de temps à en faire la compilation. Le rendement des valeurs du CNR depuis 26 ans a toujours été inférieur à celui des titres du CPR. Nous avons essayé de découvrir pourquoi, mais nous n'avons rien trouvé si ce n'est que les obligations du CNR ont un rendement inférieur précisément parce que c'est une société de la Couronne. Et si une entreprise doit profiter du fait qu'elle appartient à la Couronne, à ce moment-là nous soutenons que cet avantage doit revenir au peuple canadien et non pas à la société en question.

M. Benjamin: Les obligations émises depuis huit ans par le CN ont-elles été achetées par le gouvernement du Canada ou écoulées sur le marché privé?

M. Oum: La plupart des émissions ont été écoulées sur le marché américain, parfois même outre-mer, mais il y en a eu également quelques-unes au Canada.

M. Benjamin: Force m'est de conclure à ce moment-là que la gestion financière du CN est sacrément bonne puisqu'elle a réussi à obtenir de meilleures conditions que le CP.

M. Oum: Mais c'est parce que le CN appartient à la Couronne et que le marché des obligations considère que cela est bien un jeu de stabilité... étant donné qu'en fin de compte c'est le gouvernement du Canada qui se porte garant. Je soutiens donc que ce bénéfice appartient au peuple tout entier et non pas à la société.

M. Benjamin: La société en question n'a pas obtenu grand-chose en fait de dividendes: 15 millions une année, 5 millions une autre—au gouvernement canadien. Je ne sais pas sur quoi on s'est fondé, pour le calculer, mais au moins la compagnie a-t-elle commencé à rembourser un peu les contribuables pour leur investissement.

Si la compagnie parvient à obtenir de meilleurs taux d'intérêt sur les obligations, à faire un bénéfice d'exploitation et à payer un dividende, vous voulez en plus la pénaliser parce

[Text]

Prof. Oum: I think the question is a general question about the capital investment and returns on the capital.

• 1300

In order to make Crown corporations as efficient as private corporations, I think they have to be treated equally in various terms. Since the government invested a lot of money in CNR and Air Canada, they should be expected to pay dividends just as the private corporations would do. Also, we firmly believe that any benefit they get in terms of reducing capital costs, in terms of raising funds, should belong to the Government of Canada, not the corporation.

Mr. Benjamin: Your logic escapes me, but let us move on to the next one:

Management should be required to be fully responsible and accountable for the financial viability of the enterprise.

It is in the statutes that the Government of Canada is a sort of additional board of directors as the shareholder on behalf of the people of Canada. It is in the statutes that both Air Canada and CN are required to come before this committee each year and account for all their activities in their annual report. We cannot get at CP. I do not know how much accounting goes on at the annual meeting of Canadian Pacific Limited, but in any case, the mechanism is in place now, and has been for some time, on the matter of being fully responsible and accountable. Tell me some ways in which they are not.

Prof. Heaver: Mr. Chairman, I am not sure that in the long run the private enterprise firms that are in a competitive situation with CN Railway would regard that the management is fully responsible for its financial performance when, periodically, it has been subject to refinancing arrangements.

Mr. Benjamin: Again, that ended in 1976.

Prof. Heaver: The direction in which the government policy is flowing, with an unwillingness to extend the equity financing to CN, and the rate at which CN is expanding its debt burden cause many of us to be concerned . . .

Mr. Benjamin: Well, they both are.

Prof. Heaver: —about whether or not the investment policy being followed by the CN will result in the same government bail-out down the road. That is the issue, the concern that exists about the end responsibility for those financial decisions. We are not suggesting that the existing management of CN is in any way frivolous with the way it spends its money, but the pattern has been that periodically CN has been refinanced.

[Translation]

que le courtier a de meilleurs taux d'intérêt sur le marché privé?

M. Oum: Je suppose que c'est une question générale qui porte sur l'investissement et sur le rendement du capital investi.

Pour qu'une société de la Couronne soit aussi efficace qu'une entreprise privée, il faut qu'elle soit traitée exactement de la même façon sur tous les plans. Étant donné que le gouvernement a investi beaucoup d'argent dans le CN et Air Canada, ces entreprises devraient en toute justice verser des dividendes tout comme n'importe quelle société privée. Nous sommes également fermement convaincus de ce que tout avantage que ces entreprises obtiennent au niveau de la réduction des frais d'investissement, au niveau de leur financement, devrait revenir au gouvernement du Canada et pas à elle-même.

M. Benjamin: Votre logique m'échappe, mais passons au point suivant:

Il faudrait que l'administration soit entièrement responsable et comptable de la viabilité financière de l'entreprise.

La loi prescrit que le gouvernement du Canada est un genre de conseil d'administration supplémentaire puisqu'il fait fonction d'actionnaire au nom de la population. La loi prescrit qu'Air Canada et le CN doivent tous les ans comparaître devant un comité et rendre compte de leurs activités dans leur rapport annuel. Mais le CP nous échappe. Je ne sais pas dans quelle mesure le Canadien Pacifique rendait compte à l'occasion de chaque assemblée annuelle, mais quoi qu'il en soit, tous les éléments sont là, et ils sont là depuis un certain temps d'ailleurs, pour assurer cette responsabilité traditionnelle. Dites-moi en quoi ce n'est pas le cas.

M. Heaver: Monsieur le président, je ne sais pas vraiment si à long terme l'entreprise privée qui fait concurrence au CN pourrait considérer que l'administration est pleinement responsable de ses résultats financiers alors qu'il y a périodiquement des interventions de refinancement.

M. Benjamin: Mais pas depuis 1976.

M. Heaver: Compte tenu de l'orientation de la politique officielle qui se refuse à continuer à financer en capital propre le CN et compte tenu également de la vitesse à laquelle le CN continue à s'endetter, nous sommes nombreux à nous inquiéter . . .

M. Benjamin: C'est le cas pour les deux de toute façon.

M. Heaver: . . . parce que nous ne savons pas si la politique du CN ne devrait pas un beau jour se solder par une intervention de renflouage de la part du gouvernement. C'est cela le problème, ce qui nous inquiète, c'est le problème de la responsabilité ultime pour tout ce qui est de ce genre de décision financière. Nous ne voulons pas dire pour autant que l'administration actuelle du CN dépense son argent avec prodigalité, mais il n'en reste pas moins que le CN se fait régulièrement refinancer.

[Texte]

Mr. Benjamin: That is right, and why were they refinanced? You are ignoring history. The only reason the CNR started out was not because the government of the day believed in a Crown corporation; it was to bail out five bankrupt railroads, something in the order of \$1.5 billion, which was compounded for decades, and the taxpayers had to pick up the tab. The bond holders and the banks and what not, who had those five bankrupt railroads, got their money back. Now, the taxpayers who footed the bill, for the first time in decades over the last several years, are finally making a profit and are giving the taxpayers a return on that investment. Now, are the taxpayers not entitled to a return on that investment just as much as any private investor?

Prof. Heaver: We are certainly suggesting they should. That is exactly the point: that the return earned by the country's resources, placed into Crown corporations, say CN, should be just as high as the return we expect from resources placed in private corporations in the long run.

Mr. Benjamin: You pick out Air Canada as the best candidate for early privatization, partial and then completely. Do you foresee in that process of partial and then total privatization of Air Canada any prospect of the taxpayers of Canada getting back all their investment plus a return on it?

Prof. Tretheway: Certainly, Air Canada should not be sold if the Government of Canada is not going to get a good price for it. We are not saying privatization at any price. But if the price of Air Canada is good, it should be privatized. When a private corporation thinks about selling off one of its divisions, it does not look at whether or not it can get back its investment, but what price it can get for it today. Is this the right time to apply for it? Is it worth more to me continuing to own it or should I privatize it? These are the criteria we think should be used in the public sector in considering privatization.

• 1305

Mr. Benjamin: I think that over the last number of years they are a myth but, in the perceived so-called advantages that CN or Air Canada have over others, are you trying to tell me that in the public interests, the national transportation interests, national interests, the reality is...? Supposing that Canadian Pacific Limited were starting to go belly-up tomorrow, do you mean to tell me that any government would sit back and allow that to happen? Is it not the historical reality and the present-day reality that if that were to happen to CP then the Government of Canada of the day would have no choice and so they have that kind of backing the same as CN does?

Prof. Tretheway: There would be some choice. I think it may be very likely in the case of CP that the government is going to step in, but a potential buyer of CP bonds does not know that for sure in advance. When Air Canada issues bonds

[Traduction]

M. Benjamin: Vous avez raison, mais pourquoi? Vous oubliez votre histoire. La seule raison pour laquelle le CN a été créé n'est pas parce que le gouvernement de l'heure croyait en une société de la Couronne, il s'agissait simplement pour lui de renflouer cinq compagnies de chemin de fer en faillite, ce qui représentait environ 1.5 milliard de dollars, une dette qui s'était accumulée au fil des ans, et les contribuables avaient dû payer la facture. Tous ceux qui avaient des actions, les banques par exemple, dans ces cinq compagnies de chemin de fer en faillite ont récupéré leur mise. Ce sont les contribuables qui ont payé la facture, mais maintenant que, pour la première fois depuis bien des années, on enregistre un bénéfice, les contribuables touchent un dividende sur leurs investissements. Est-ce que les contribuables n'auraient pas droit à toucher ce dividende comme n'importe quel investisseur sur le marché privé?

M. Heaver: Mais si, et c'est précisément de cela qu'il s'agit: les bénéfices qui découlent des ressources nationales confiées aux sociétés de la Couronne, comme le CN, devraient atteindre le niveau des bénéfices que nous pouvons nous attendre de tirer de ressources confiées à des entreprises privées à long terme.

M. Benjamin: Vous dites qu'Air Canada est mieux placée pour être restituée au secteur privé, en partie pour commencer puis intégralement. Pensez-vous que de cette façon, les contribuables canadiens pourraient éventuellement récupérer leur investissement plus un bénéfice?

M. Tretheway: Effectivement, Air Canada ne devrait pas être vendue au secteur privé si le gouvernement ne parvient pas à en tirer un bon prix. Nous ne voulons pas préconiser la privatisation à n'importe quel prix. Mais si Air Canada peut se vendre à un bon prix, elle devrait être vendue au secteur privé. Lorsqu'une entreprise privée envisage de vendre une de ses divisions, elle ne se demande pas si elle va pouvoir récupérer son investissement mais bien le prix qu'elle va pouvoir en obtenir. Est-ce le moment propice pour essayer? Vaut-il mieux que je reste propriétaire ou vaut-il mieux vendre sur le marché privé? Voilà les critères qui devraient à notre avis être utilisés par le secteur public lorsqu'il pensen à la privatisation.

M. Benjamin: Je pense que cela fait quelques années déjà que c'est un mythe mais, pour ce qui est de ces prétendus avantages que le CN ou Air Canada auraient et que les autres n'auraient pas, vous voulez nous dire que l'intérêt public, l'intérêt des transports nationaux, l'intérêt national, font que la réalité est...? Supposons que le Canadien Pacifique commence à couler demain matin, êtes-vous bien sûr que le gouvernement, quel qu'il soit, resterait là sans rien faire? L'histoire ne nous a-t-elle pas montré, la réalité actuelle ne nous a-t-elle pas montré que, si cela arrivait au CP, le gouvernement canadien n'aurait pas le choix et qu'ainsi cette compagnie bénéficie finalement des mêmes appuis que le CN?

M. Tretheway: Il y aurait un choix. Il est fort vraisemblable à mon avis, dans le cas du CP, que le gouvernement décide d'intervenir, mais celui qui envisage d'acheter des actions du CP l'ignore. Lorsque Air Canada fait une émission sur le

[Text]

they are backed by the full good faith of the Government of Canada.

We believe we should not be looking at the past; we should be looking at the future. If we are going to deregulate in the future then it is imperative that the access that Crown corporations have to government capital or to the bond markets is on the same basis as the private sector. Otherwise, they will have a significant advantage, and then can suppress competition, and suppressed competition will not make deregulation viable.

Mr. Benjamin: That flies in the face of what we have been told for the last number of years, that there is no advantage of one over the other.

Prof. Tretheway: We wish to ensure that there is no advantage in the future. We are not looking at the past; we are looking at the future. If the current system is good then let us make sure it continues to be good.

Mr. Benjamin: If it is working, do not try to fix it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much.

First of all, I would like to congratulate all three professors. I think it is a splendid thing when men of your training are prepared to share your knowledge not only with your students but to try to help the government. I appreciate that very much.

I have two lines of questions. First, following up what Mr. Benjamin was just saying, have you any particular views on how CNR or Air Canada would be privatized? If it was done, is there any particular way you would like to see it done?

Prof. Heaver: I believe it would be much easier to proceed with Air Canada initially because it is much closer to a commercially viable position than may be CN. I think also there may be some managerial reasons why privatizing Air Canada would create greater benefits for the efficiency of the airline industry. Air Canada is handicapped by not having the equity capital and the freedom to use that equity capital in the way that other airlines are; for example, in their negotiations with employees.

I think the realities are that the cut and thrust in the aviation industry for the maintenance of companies in particular routes is a lot more critical than it is in the railway industry so the viability of carriers could be more significantly affected by the presence of a Crown corporation on the air side than on the rail side.

Professor Tretheway could also comment on the air side.

Prof. Tretheway: In our book, *Canadian Airline Deregulation and Privatization*, we do address some issues of how Air Canada should be privatized if that is what the government

[Translation]

marché, cette émission de titres est garantie en toute bonne foi par le gouvernement fédéral.

Mais oublions le passé pour regarder plutôt vers l'avenir. Si nous voulons déréglementer, il est impératif que les sociétés de la Couronne aient le même accès au marché des obligations et aux capitaux officiels que le secteur privé. Sinon, les sociétés de la Couronne seraient avantagées, ce qui risque de supprimer la concurrence et s'il n'y a plus de concurrence, la déréglementation n'est pas viable.

M. Benjamin: Voilà qui contredit tout ce que nous avons entendu depuis quelques années, c'est-à-dire que personne n'a l'avantage.

M. Tretheway: Et c'est ce que nous voulons garantir pour l'avenir. Oublions le passé, regardons vers l'avenir. Si le système actuel est bon, faisons en sorte qu'il le reste.

M. Benjamin: Et s'il donne des résultats, n'essayons pas de le réparer.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Pour commencer, j'aimerais féliciter nos trois professeurs car, à mon avis, il est absolument extraordinaire que des gens de votre compétence acceptent non seulement de partager leurs connaissances avec leurs étudiants mais aussi d'aider le gouvernement. Je vous en remercie.

J'aurais deux séries de questions. Pour commencer, dans la même veine que M. Benjamin, à votre avis, comment le CN ou Air Canada pourrait être privatisé? Si une décision était prise dans ce sens, comment préféreriez-vous que les choses se passent?

M. Heaver: À mon avis il serait beaucoup plus facile de commencer par Air Canada parce que cette compagnie est beaucoup plus proche d'être rentable que le CN. Il y aurait je pense aussi certaines raisons administratives faisant que la privatisation d'Air Canada serait plus utile que l'efficacité d'ensemble de l'industrie aéronautique. Air Canada est handicapée parce qu'elle n'a pas le capital propre nécessaire et qu'elle ne peut pas utiliser ce capital propre comme les autres compagnies aériennes, par exemple dans le cadre des ses négociations avec ses employés.

La réalité est également, à mon avis, que, dans l'industrie aéronautique, l'exploitation de certaines lignes par les compagnies est beaucoup plus importante que dans le cas de l'industrie ferroviaire de sorte que la viabilité des transporteurs risquerait d'être beaucoup plus touchée par la présence d'une société de la Couronne dans l'industrie aérienne que dans l'industrie ferroviaire.

Le professeur Tretheway pourrait également vous parler du cas du transport aérien.

M. Tretheway: Dans notre ouvrage intitulé *Canadian Airline Deregulation and Privatization*, nous exposons effectivement certaines formules de privatisation souhaitables

[Texte]

chooses to do. We have been able to identify a number of ways that perhaps it should not be privatized as well as some that it should be. We address the questions of break-up as well.

Some examples: If Air Canada is sold to a large number of small shareholders then these shareholders will not likely be able to wrest control of Air Canada away from management should management go astray. I am not suggesting that management is astray at the moment.

We think an alternative such as selling in a large block to a single shareholder has a lot of attractions because the new shareholder will have control of the corporation. We see some advantages to offering some or all shares to employees, although we have to be careful that we do not give the airline away to employees at a fire sale, or that the employee acquisition is not financed so much by debt that it leaves the air carrier saddled with enormous debt payments in the future.

• 1310

Mr. Taylor: You mention that you have a book on this.

Prof. Tretheway: Yes.

Mr. Taylor: Would it be possible for the committee to have a copy of your book?

Prof. Tretheway: The committee does have a copy.

Mr. Taylor: Oh. Thank you very much.

Prof. Tretheway: Because of the withdrawal of funding for the Centre for Transportation Studies, we cannot give away a copy to everybody.

Mr. Taylor: If you give me the name of it afterwards, I might even buy one.

There is one other point. Mr. Benjamin has made a lot of the fact that the CN has not received any money from the government since 1978. Would you view the fact that the CNR has eliminated income tax payments since 1938, which amounts to probably \$500 million, as a type of injection of government capital?

Prof. Heaver: I do not believe the CN has been treated any differently, with regard to income tax, from other corporations. It has simply accumulated such a large deficit that this is the current protection it has, I understand.

Mr. Taylor: Have you made any particular compared to CP?

Prof. Heaver: That would have been a part of the study which Professors Oum and Tretheway have conducted of the two railways, covering the 26-year period.

Prof. Oum: Yes, of course CN has accumulated over the past 10 years or so a lot of debts, so that carries over. Even if they make a profit they do not have to pay tax until now. So if

[Traduction]

pour Air Canada si effectivement c'est ce que le gouvernement souhaite faire. Nous avons ainsi pu cerner un certain nombre de raisons militant pour la privatisation et un certain nombre d'autres raisons militant contre. Nous y étudions également les problèmes du démantèlement.

Quelques exemples: Admettons qu'Air Canada soit vendu à un grand nombre de petits actionnaires. Ces actionnaires, selon toute vraisemblance, ne pourraient pas arracher le contrôle de la compagnie à la direction si cette dernière faisait fausse route. Je ne veux pas dire d'ailleurs que c'est le cas pour l'instant.

Nous pensons qu'une autre formule, vendre la compagnie en bloc à un gros actionnaire, serait assez séduisante étant donné que ce nouvel actionnaire aurait à ce moment là le contrôle de l'entreprise. Il y aurait selon nous certains avantages à offrir une partie, voire la totalité, des actions aux employés, même s'il faut bien prendre garde à ne pas littéralement vendre en solde la compagnie à ces employés, à éviter également à ce qu'une éventuelle acquisition par les employés ne soit pas financée par voie d'emprunts, à un point tel que la compagnie soit littéralement grevée de dettes.

M. Taylor: Vous avez mentionné que vous aviez écrit un ouvrage à ce sujet.

M. Tretheway: En effet.

M. Taylor: Le Comité pourrait-il s'en procurer un exemplaire?

M. Tretheway: C'est déjà fait.

M. Taylor: Vraiment? Je vous remercie.

M. Tretheway: Mais comme le Centre des études en matière de transport a perdu ses subventions, nous ne pouvons pas en donner un exemplaire à tout le monde.

M. Taylor: Donnez-moi le titre et j'en achèterai peut-être un.

Il y a autre chose. M. Benjamin a beaucoup insisté sur le fait que le CN n'avait rien reçu du gouvernement depuis 1978. À votre avis, comme le CNR ne paie aucun impôt sur le revenu depuis 1938, ces 500 millions de dollars, puisqu'il s'agit probablement de cela, ne représentent-ils pas malgré tout une infusion de capitaux officiels?

M. Heaver: Je ne pense pas que le CN ait été, du point de vue de l'impôt, traité différemment des autres entreprises. Le CN a simplement accumulé un tel déficit que c'est ainsi qu'il a fini par pouvoir se protéger, du moins c'est ce que je crois.

M. Taylor: Avez-vous étudié plus particulièrement l'impôt que paie le CN par rapport à ce que paie le CP?

M. Heaver: Cela fait partie des études des professeurs Oum et Tretheway qui ont analysé l'évolution des deux compagnies depuis 26 ans.

M. Oum: Effectivement, le CN a accumulé énormément de dettes depuis 10 ans et ces dettes sont dès lors censées se reporter. Même si la compagnie enregistrait un bénéfice, elle

[Text]

you look at it, over the last 10 years obviously CP paid a lot more corporate income tax than CN did.

Mr. Taylor: Are those figures in your book?

Prof. Oum: They are in another book called *The Canadian Railroad Performance and Productivity*.

Prof. Tretheway: Which will be available in about three months. We might provide them to you earlier.

Mr. Taylor: I would certainly like to have them.

I would like to go to the matter of research now for a minute or so. I have great faith in research, because when I was with the provincial government in Alberta we made it a point, after the first couple of years, of making sure that at least 5% of our budget was spent on research. We adopted that policy on recommendation from Professor Bob Hardy, whom you probably know and whom I consider one of the topmost transportation experts in Canada. We worked very closely with him. Sometimes we would provide that money to the university, sometimes to the Alberta Research Council, and sometimes our own department would carry out the research.

We saved the people of Alberta thousands of dollars, maybe millions, but certainly thousands of dollars, just on one item. In deciding the depth to which we put the piers of a bridge, we were going several times beyond the most reasonable safety factor, and our research indicated that we did not have to do that, and we could still have a very safe margin. So there is money to be saved through research, and I think we got far more back than we ever spent.

My question now is whether you have carried out any particular research that is applicable to the *Freedom to Move* in the past few years.

Prof. Tretheway: This has been the thrust of much of the research done at the University of British Columbia over the past few years, both by the centre and by individuals. We have done studies on the issue of regulation and Crown ownership in airlines, railroads and trucking industries. This is cumulating in a series of publications. We have four in the process of coming out. The first has actually been published. Because of the meagre budget we have, our publication is at a much slower pace.

I would suggest that the ideas for privatization and deregulation originated in academic sectors as well as in other research groups that have the ability to take a longer-run view rather than what I refer to as today's fire-fighting view. Needless to say, we have a biased point of view on all of this.

[Translation]

n'a pas à payer d'impôt ou du moins c'est le cas jusqu'à présent. Dans l'ensemble donc, depuis 10 ans, il est évident que le CP a payé beaucoup plus d'impôt sur le revenu que le CN.

M. Taylor: Ces chiffres sont-ils dans votre livre?

M. Oum: Non, mais vous pouvez les trouver dans un autre ouvrage intitulé *The Canadian Railroad Performance and Productivity*.

M. Tretheway: Qui sortira de presse dans trois mois environ. Nous pourrions d'ailleurs vous en faire tenir copie avant cela.

M. Taylor: J'aimerais beaucoup, en effet.

J'aimerais consacrer quelques instants à la question de la recherche. Je fais énormément confiance à la recherche parce que, lorsque j'étais au gouvernement provincial de l'Alberta, après les toutes premières années, nous nous étions fait un point d'honneur de consacrer au moins 5 p. 100 de notre budget à la recherche. Nous avions adopté cette politique sur la recommandation du professeur Hardy que vous connaissez sans doute et que je considère comme l'un des tout grands experts canadiens en matière de transport. Nous avions d'ailleurs travaillé en étroite collaboration avec lui. Parfois, nous financions l'université, parfois le Conseil de recherche de l'Alberta et parfois encore notre propre ministère pour qu'il se charge lui-même de ce genre d'activité de recherche.

Nous avons épargné aux Albertains des milliers, peut-être des millions de dollars, mais en tout cas des centaines de milliers de dollars, rien que dans un seul domaine. Parce qu'il fallait décider de la profondeur d'ancrage des piles d'un pont, nous avions coutume d'aller beaucoup plus profond que ne le dictaient les impératifs raisonnables de sécurité, et nos chercheurs ont découvert que c'était superflu, que nous pouvions creuser moins profond tout en conservant une marge de sécurité satisfaisante. Il y a donc des économies à faire grâce à la recherche et je pense que nous avons bien récupéré tout ce que nous avons dépensé à ce titre.

J'aimerais savoir si vous avez fait des recherches qui s'appliqueraient précisément au document *Aller sans entraves* ces dernières années.

M. Tretheway: C'est sur cela a été en effet qu'a porté le plus gros des recherches effectuées à l'université de la Colombie-Britannique depuis quelques années, des recherches effectuées par le centre proprement dit et des recherches individuelles. Nous avons étudié le problème de la réglementation et la question des sociétés d'État dans le domaine du transport routier, ferroviaire et aérien. Tout cela se concrétise par une série de publications dont quatre vont bientôt sortir. D'ailleurs, la première de ces études a déjà été publiée mais, étant donné notre pauvre budget, nous publions très lentement.

Je dirais que l'idée de la privatisation et de la déréglementation émane précisément des milieux universitaires et des autres groupes de recherche qui peuvent justement adopter une perspective à plus long terme par rapport à ce que j'appellerais les interventions de colmatage qui ont cours aujourd'hui. Il va sans dire que notre opinion dans tout ce domaine est parfaitement subjective.

[*Texte*]

I would also point out that some of the opposition to deregulation, Professor Lazar at York University comes to mind, is also being done within the academic context. I think in general in Canada we put a much smaller portion of our resources into research, and I think that can affect our competitiveness in markets in the long run.

• 1315

Mr. Taylor: Has the University of British Columbia carried out research at the request of the Department of Transport? Or are you on your own?

Prof. Heaver: I think the pattern has been that, as academics, the group has undertaken research in anticipation of issues coming before a public forum. This is certainly true of the work which is indicated here, which Professors Tretheway and Oum have been involved with, and also their type of railway work.

• 1320

In the 1970s I engaged in a research project with colleagues that resulted in my being involved in and on the question of interswitching. So I think we have by luck or by good judgment—we hope it is a fair amount of the latter—been conducting research well before issues have been controversial in the public forum.

Mr. Taylor: I think that is very admirable, and I think that is one of the functions we should expect from a university.

Prof. Oum: Perhaps I might add one more point here. The lead time between the start of research and being able to use it, in my view, is at least three years. Actually, in terms of our airline work, both Professor Tretheway and I started working from 1979. As a result, we spent a lot of time and money. To compile consistent and reliable data and verify those data takes a lot of time. And after that, being able to apply up-to-date methodologies and so on—the methodologies have to be developed so we can present convincing results.

Mr. Taylor: Just one further question: Do the Department of Transport in British Columbia and the Department of Transport in Ottawa ever refer items to you for research?

Prof. Heaver: Yes, that has occurred. I can only think of one instance, however.

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman.

I, too, want to welcome you, and I have a few questions. I am led to believe this morning that what makes Air Canada and CN so special, even though they are Crown corporations, to walk around this country of ours to challenge private enterprisers in business, is that they do not file income tax like any other. Why are they not made to file income tax? We are

[*Traduction*]

Je dois également vous signaler que, parmi les adversaires de la déréglementation, et je pense immédiatement au professeur Lazar de l'université York, on trouve également des universitaires. Je dirais qu'en général, au Canada, nous consacrons un pourcentage très faible seulement de nos ressources à la recherche et, à mon avis, cela risque de nuire à long terme à notre situation concurrentielle sur les marchés.

M. Taylor: Est-ce que l'université de la Colombie-Britannique a fait de la recherche à la demande du ministère des Transports ou agissez-vous de façon parfaitement autonome?

M. Heaver: Je dirais que, dans l'ensemble, dans une perspective universitaire, notre groupe a surtout fait de la recherche dans les domaines les plus susceptibles de retenir l'attention du public. C'est certainement vrai du travail dont il est fait mention ici, et auquel les professeurs Tretheway et Oum ont participé, et ça l'est également, de leurs autres travaux sur les chemins de fer.

Pendant les années 1970, j'ai moi-même participé avec des collègues à un projet de recherche sur l'article 279 et sur les manœuvres inter-services pour le compte du ministère des Transports. Nous avons donc effectué des recherches sur ces questions bien avant qu'elles ne deviennent l'objet de controverses pour le public, et ce, grâce à un mélange de chance et de bon sens—surtout de bon sens, j'espère.

M. Taylor: Je crois qu'il est admirable d'avoir fait cela, c'est d'ailleurs l'une des fonctions que devrait exercer une université.

M. Oum: J'ajouterais une dernière chose. À mon avis, il s'écoule au moins trois ans entre le début d'un projet de recherche et le moment où l'on peut s'en servir. En fait, dans le cas de nos travaux relatifs au transport aérien, le professeur Tretheway et moi-même avons commencé en 1979. Cela signifie donc que nous avons dépensé beaucoup de temps et d'argent. Il faut, en effet, beaucoup de temps pour recueillir des données cohérentes et fiables pour les vérifier. Ensuite, il faut appliquer des méthodologies de pointe—qu'il faut d'abord avoir élaboré—afin d'en arriver à des résultats convaincants.

M. Taylor: Une dernière question: est-ce que le ministère des Transports de la Colombie-Britannique et celui d'Ottawa vous confient certains projets de recherche?

M. Heaver: Oui, cela arrive. Je ne puis penser qu'à un seul cependant.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le vice-président: Monsieur Mantha.

M. Mantha: Merci, monsieur le président.

À mon tour je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins et je vais leur poser quelques questions. Si j'en juge d'après ce qui s'est dit aujourd'hui, ce qui distingue Air Canada et le CN, bien qu'elles soient des sociétés de la Couronne et qu'elles fassent concurrence aux entreprises privées, c'est qu'elles ne soumettent pas de déclaration d'impôts comme les autres. Et

[Text]

here to improve. Why cannot we make them accountable through the income tax rather than taxes in lieu of... ? I think I am told they give \$20 million a year back to the government. How can they give \$20 million if we do not know exactly... ? What is your thinking on that? The private enterpriser is paying income tax to give to us, the government, in turn to compete against him, which is ridiculous. How can we put a handle on that?

Prof. Heaver: Our general rule is that the Crown corporations, if they behave as commercial corporations, should be treated as much like private firms as is possible. Having said that, it is my understanding that the Crown corporations are liable for corporate income tax as are other corporations. I have not researched that so I stand to be corrected. I am not sure what the status of CNR is with regard to property taxes. I am uncertain whether they are paying in lieu of taxes or whether they in fact pay property taxes. If they are paying in lieu of taxes then I believe that should be changed so they pay property taxes directly like any other corporation.

Mr. Mantha: The CPR, for example, was given land across the country, these railroad companies. Now they have formed a real estate company and are reselling the properties. I am just saying that it is not fair.

Prof. Heaver: Would you like a comment on that? If any organization or individual is asked to do something and they are told this is the payment for doing it then that contract is signed, sealed and done and is behind you. You cannot, at a subsequent time, down the road, turn around and say: Now we want some other things for those payments we made to you in the past. I think the question of the land grants to the railways, for investments they made in the past, is irrelevant to today's decisions.

• 1325

Mr. Mantha: If you are talking about freer movement, for years it was a responsibility of the two railroads to supply passenger service to people. What they have done is cop-out, because they have discontinued lines all over. Now the government, in a sense, is actually paying for this transportation of people from point A to B, and it is not the responsibility of the railroads. There was a comment made earlier this morning, that CN is making money. Sure. Possibly, they are making money, but they are not giving the service for the travelling public.

Prof. Heaver: My response to that situation... My colleagues emphasized that we need to look at the situation we are now in, and see how best to improve that situation. For example, with regard to passenger services, it would not make any sense, nor would it receive popular support, for the freight shippers and importers and exporters to be bearing the burden for the society at whole, providing passenger services. Passenger services should be paid for by those who derive the benefits, either the users or the taxpayers in general who

[Translation]

j'aimerais savoir pourquoi. Nous sommes ici pour améliorer la situation. Pourquoi ne peut-on leur faire payer des impôts plutôt que leur demander des versements en remplacement... ? On me dit que ces sociétés remettent 20 millions de dollars par année au gouvernement. Comment cela est-il possible si nous ne savons pas exactement... ? Qu'en pensez-vous? L'entreprise privée nous verse un impôt sur le revenu au gouvernement pour que ce dernier lui fasse concurrence, ce qui est ridicule. Comment pouvons-nous comprendre cela?

M. Heaver: Nous sommes d'avis en général que si les sociétés de la Couronne se comportent comme des corporations, elles devraient le plus possible être traitées sur le même pied. Cela dit, je crois savoir que les sociétés de la Couronne sont elles aussi obligées de payer l'impôt des sociétés comme les autres entreprises. Je n'ai toutefois pas fait de recherches là-dessus, et on me corrigera donc si je fais erreur. Par ailleurs, je ne sais pas au juste si les chemins de fer du CN sont assujettis à l'impôt foncier. Je ne sais pas si cette société fait des versements en remplacement d'impôts ou si elle paie l'impôt foncier. Si elle fait des versements en remplacement d'impôts, alors je crois que la situation devra être modifiée et qu'elle devrait payer un impôt foncier direct comme toute autre corporation.

M. Mantha: Ces sociétés de chemins de fer, comme le CP par exemple, ont reçu des terrains dans tout le pays. Or, elles ont maintenant créé une société immobilière et elles revendent leurs propriétés. Cela ne me paraît pas juste.

M. Heaver: Vous voulez entendre mes remarques là-dessus? Si une organisation ou un particulier se voit demander de faire quelque chose contre un paiement quelconque, alors le contrat en question est signé, et on n'en parle plus. On ne peut, à une date ultérieure, revenir pour demander autre chose en échange des paiements versés dans le passé. La question des terrains cédés aux chemins de fer en retour des investissements qu'ils ont effectués dans le passé me paraît sans rapport avec les décisions qui s'imposent aujourd'hui.

M. Mantha: Si c'est une plus grande liberté de mouvement dont vous parlez, pendant des années, ce sont les deux principaux chemins de fer qui étaient chargés d'assurer le transport des passagers. Or, ces deux sociétés se sont très mal acquittées de leur tâche car elles ont abandonné des trajets partout. Maintenant, dans un sens, le gouvernement assume les frais du transport des passagers; ce n'est plus la responsabilité des chemins de fer. On a dit ce matin que le CN réalise des bénéfices. Certainement, mais elle ne fournit pas un bon service aux passagers.

M. Heaver: En réponse à cela... Mes collègues ont insisté sur le fait qu'il est important d'étudier la situation actuelle afin de voir comment on peut l'améliorer. Ainsi, pour ce qui est des services aux passagers, il ne serait ni sensé ni populaire que les transporteurs de marchandises, ainsi que les importateurs et les exportateurs, en assumant à eux seuls le fardeau. Ces services devraient en effet être payés par ceux qui en bénéficient, soit les utilisateurs ou les contribuables, qui estiment qu'on doit les leur fournir, même s'ils ne sont pas rentables.

[Texte]

believe that the services, although unremunerative, should be provided. However, it is not efficient for the society to engage in hidden cross-subsidization.

Mr. Mantha: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Mantha. One brief question, Mr. Tobin, and then we will proceed with our other witnesses.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. Just a brief comment. As I listened to Mr. Mantha make his comments about CN and Air Canada, I am almost tempted to ask our witnesses—but I would not, because it would be facetious and something I do not believe in—whether or not universities might be more efficient as private sector institutions, and whether professors would be more productive if they did not have tenure. However, I will not ask that.

Let me ask another question instead. You have not mentioned, or we have not talked about today, the powers of the Minister, vis-à-vis the powers of the regulatory agency that is proposed in the white paper. I want you to comment briefly on that, whether or not you are satisfied with the proposals that are outlined. I ask that, bearing in mind your comments on page 2, regarding Crown corporations, 'Management should be required to be fully responsible', etc., and like a business and all the rest, and I read that, knowing there are certain branch lines in this country that are maintained by ministerial edict, because the Minister has decided they should be maintained. I wonder how that fits with the business-like principles you expound, that not only should they be maintained by ministerial edict, but also the companies in question, both CP and CN, have been forbidden to even request that they be able to drop those lines, to the end of this particular decade. They are not even allowed to talk about it for five years. Would you comment on that, please?

Prof. Oum: I will make a comment on that. Your first question, power of a Minister versus the power of a regulatory agency... I think we all agree that under the proposed system, powers will be concentrated on the Minister's office and Cabinet, rather than the regulatory body, particularly when we propose in our statement that the power of granting licences on international routes, in the case of airlines, should be either transferred to regulatory authority or use some sort of bidding mechanism, rather than giving full power to the Minister.

Mr. Tobin: You made that point in your brief, but on the domestic side, are you satisfied with the potential power that resides with the Minister? Do you see any possibility of abuse? I had one of my colleagues on the other side tell me the other day that if the Cabinet did not behave, they had enough people, 170, to depose the Cabinet and set up a new majority government.

Prof. Oum: On the domestic side, everything will be deregulated as far as the air side is concerned, so not much

[Traduction]

Toutefois, il n'est pas efficace de faire fonctionner un système grâce à des subventions composées.

M. Mantha: Merci.

Le vice-président: Monsieur Mantha. Monsieur Tobin, une brève question, après quoi nous passerons au prochain témoin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Je n'ai qu'une brève remarque à faire. En écoutant M. Mantha parler du CN et d'Air Canada, j'ai été tenté de demander aux témoins—mais je ne le ferai pas car cela serait facétieux, et ce n'est pas mon genre—si, d'après eux, les universités seraient plus efficaces si elles faisaient parties du secteur privé, et si les professeurs seraient plus productifs s'ils n'étaient pas titularisés. Je ne poserai cependant pas cette question.

Je vous en poserai une autre à la place. Vous n'avez pas mentionné les pouvoirs du ministre par rapport à ceux de l'organisme de réglementation que propose le Livre blanc, et nous non plus n'en avons pas discuté. J'aimerais donc que vous nous disiez brièvement ce que vous en pensez, c'est à dire si les propositions vous paraissent acceptables. J'ai à l'esprit ici les observations que vous avez faites à page 2 au sujet des sociétés de la Couronne, à savoir que l'on doit exiger d'elles une gestion responsable etc. comme dans toute autre entreprise. En lisant cela, je me suis rappelé que certaines voies secondaires de notre pays sont maintenues en service par décision ministérielle, c'est-à-dire tout simplement parce que le ministre a décidé qu'il devait en être ainsi. Je me demande comment on peut faire cadrer avec les principes de gestion privée que vous avez énoncés, non seulement le fait que ces voies secondaires soient maintenues en service par décision ministérielle, mais aussi qu'on ait interdit aux deux sociétés en question, soit le CP et le CN, de demander l'autorisation d'abandonner le service sur ces lignes, et ce, jusqu'à la fin de la décennie. Elles ne sont même pas autorisées à en parler pendant cinq ans. Que pensez-vous de cela s'il vous plaît?

M. Oum: Je vais vous le dire. Pour ce qui est de votre première question, c'est à dire le pouvoir d'un ministre par rapport à celui d'un organisme de réglementation... Je crois que nous convenons tous que le système proposé concentrera les pouvoirs entre les mains du ministre et du Cabinet, plutôt qu'au sein de l'organisme de réglementation, surtout que nous proposons aussi que le pouvoir d'octroyer des permis aux transporteurs aériens sur les trajets internationaux, devrait soit être cédé à l'organisme de réglementation ou faire l'objet de soumissions plutôt que de relever entièrement de la discrétion ministérielle.

M. Tobin: Vous avez précisé cela dans votre mémoire, mais sur le plan interne, le fait que le ministre puisse détenir tant de pouvoirs vous satisfait-il? Croyez-vous qu'il peut y avoir des abus? L'un de mes collègues de l'autre côté me disait l'autre jour que, si le Cabinet ne se comportait pas de façon satisfaisante, il y avait suffisamment de députés du parti ministériel, soit 170, pour destituer tous les membres du Cabinet et nommer un autre gouvernement.

M. Oum: Sur le plan interne, tout sera dérèglementé dans le domaine du transport aérien, et, en conséquence, il n'y aura

[Text]

power, in fact, will be concentrated on the Minister. What we are concerned about is the power of the Minister's office and Transport Canada to engineer all the research that will back up whatever objectives they have. So again, this is related to funding to other agencies such as CTC, regulatory agencies and the universities.

• 1330

Prof. Heaver: Achieving the right balance between the role of the purely political process and the role of the quasi-independent regulatory agency is very, very difficult. I have no difficulty at all with the notion that the political process at times overrules the regulatory process. After all, the political process is the only judge of these broader interests and goals. However, I also have the personal perspective that we simply go through cycles and that, when the Minister lacks ability to intervene, the Minister wishes he had more powers to intervene. When he then has more powers to intervene, the political heat on the seat is raised, and after having found that the seat gets rather too hot, we go through the other cycle of trying to get rid of some of those powers. I think perhaps we are in the process of bringing too many powers to the Minister's office in this document.

Mr. Tobin: I want to thank the witness for that comment because, Mr. Chairman, I am concerned that, several thousand years from now when the NDP form a government, they are going to publicize everything in the country because the Minister allowed that discretionary power. Even though I will not be here, it will affect my great-great-grandchildren.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen, on behalf of the committee, for your excellent report and your book that you have made available to us. I am sure that if it is straight from the heart your book will be a best seller. Thank you very much.

The Chairman: Colleagues, the next witness is Transport 2000 with Mr. Rowell. We want to welcome him. Have you been before the committee before? No. I know Transport 2000 has in different aspects.

Welcome. You have been here as a diligent observer. We have your brief circulated, and if you would perhaps give an overview, we could start the questions.

Mr. J.F. Rowell (President, Transport 2000, British Columbia): Yes, sir. Thank you for the opportunity to appear.

I am with Transport 2000, British Columbia. It is not the national organization, although we are affiliated with it. I think it is essential that the members understand that Transport 2000's objectives involve consumer access to public transportation, so it is from that perspective that we approach this. In addition, we are concerned, although it does not appear in this paper, with issues of subsidy to various modes of transport. That exceeds the concerns of this committee, but you should be aware that we have a bias in that we believe there is unfair subsidization in the travel field.

[Translation]

pas beaucoup de pouvoirs entre les mains du ministre. Ce qui nous préoccupe, c'est le pouvoir du bureau du ministre et celui de Transports Canada de commander toutes les recherches nécessaires pour appuyer leurs objectifs, quels qu'ils soient. Encore une fois donc, cela a trait au financement d'autres organismes comme la Commission canadienne des transports, les organismes de réglementation et les universités.

M. Heaver: En arriver à l'équilibre entre le processus purement politique et le rôle d'un organisme de réglementation quasi indépendant est très, très difficile. Je n'ai pas de difficulté à croire que le processus politique l'emporte parfois sur le processus de réglementation. Après tout, c'est le processus politique qui est le seul juge des grands objectifs. Toutefois, je suis aussi d'avis que nous passons par des cycles et que, lorsque le ministre ne peut intervenir, il aimerait pouvoir le faire davantage. Lorsqu'il dispose des pouvoirs nécessaires pour le faire, la situation politique est plus délicate, et après qu'on se soit rendu compte qu'elle est même franchement épineuse, on s'oriente dans l'autre direction et on cherche à éliminer certains de ces pouvoirs. Je pense qu'à l'heure actuelle, ce document cherche à concentrer trop de pouvoirs entre les mains du ministre.

M. Tobin: Je tiens à remercier les témoins de cette remarque car, monsieur le président, je suis préoccupé par le fait que, dans quelques milliers d'années, lorsque le NPD sera au pouvoir, il révélera tout publiquement, du fait que le ministre aura accordé ce pouvoir discrétionnaire. Même si je ne serai pas là, cela affectera mes descendants.

Le vice-président: Messieurs, je vous remercie très vivement au nom du comité de nous avoir présenté un excellent rapport et aussi de nous avoir fait parvenir votre livre. Je suis sûr qu'un tel cri du coeur deviendra un best-seller. Merci beaucoup.

Le président: Chers collègues, le prochain témoin est le représentant de Transport 2000, monsieur Rowell. Nous lui souhaitons donc la bienvenue. Avez-vous déjà témoigné devant un comité auparavant? Non. Je sais cependant que Transport 2000 l'a déjà fait sur divers sujets.

Soyez le bienvenu. Vous avez été un observateur assidu. Nous avons reçu votre mémoire, et, si vous voulez nous le résumer, nous pourrions ensuite passer aux questions.

M. J.F. Rowell (président, Transport 2000, Colombie-Britannique): Oui, monsieur. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner devant vous.

Je fais partie de Transport 2000 de Colombie-Britannique. Il ne s'agit pas de l'organisation nationale, bien que nous y soyons affiliés. Il me paraît essentiel que les membres sachent que les objectifs de Transport 2000 englobent l'accès des consommateurs au transport public, et c'est donc dans cette perspective que nous allons aborder le sujet. En outre, même si nous ne le mentionnons pas dans notre document, nous sommes préoccupés par les subventions accordées aux divers moyens de transport. Cela dépasse le mandat de votre comité, mais je dois

[Texte]

On the whole, we are pleased to see an effort to update the National Transportation Act. We do have some very specific concerns, and if I may, I will address those in quick order.

First of all, regarding the new regulatory agency, we are very concerned that there does not appear to be adequate opportunity for the travelling public and the consumer to access that new regulatory agency. We are not entirely clear as to what the roles and responsibilities of that agency will be, and we greatly fear that with down-grading of its current powers we will be unable to effect notice and change.

As with the gentleman from UBC, we are very concerned that the CTC research capacity be continued. We are not suggesting it go to Transport Canada; we are suggesting that it be continued as an independent responsibility of that new regulatory agency. We are not terribly pleased to see the strong reliance on utilization of the courts for access to appeal. A regulatory agency role from our perspective is a far more equitable way. We feel that reliance on the courts is an unfair burden on the individual citizen who does not, generally speaking, enjoy access to sufficient funds to do a fair job in court. In fact, this committee is a far better example of access to the legislative process than such an approach would be.

• 1335

And finally, in response to Mr. Tobin's comment on it, we do not particularly like the idea that the Minister has a complete right to overrule the regulatory agency. We have proposed that if no other process can be found and if a court appeal is the final step, then we would like to see somebody such as this one itself serve in that role or some subcommittee thereof.

On the second point we bring up, we are really very concerned to see VIA Rail Canada totally outside the discussion in this paper. We are aware that the Minister is having new legislation drafted but it concerns us that the National Transportation Act will leave VIA, for lack of a better term, an orphan, and as an orphan extremely vulnerable to attack.

On air deregulation, as with the gentleman from the Yukon, we are concerned about remote communities. We define remote communities slightly differently than he would. We would see Cranbrook and Fort St. John as being in the same category where they do not enjoy adequate transportation alternatives to the one carrier that currently serves them.

We are concerned that there is no reference in the proposed legislation to interline ticketing and services. From our perspective it is essential that these smaller carriers who are taking over the short haul business be in some way encom-

[Traduction]

vous dire que nous pensons que les subventions accordées dans le domaine du transport sont injustes.

Dans l'ensemble, nous sommes heureux qu'on s'efforce de mettre à jour la Loi nationale sur les transports. Nous nous préoccupons particulièrement de certaines questions précises, et si vous le permettez, je vais les aborder rapidement.

D'abord, pour ce qui est du nouvel organisme de réglementation, nous sommes très préoccupés par le fait que les voyageurs et les consommateurs en général ne puissent pas y avoir accès. Nous ne savons pas très bien quelles sont les fonctions et les responsabilités de ce futur organisme, et nous craignons qu'avec la diminution de ses pouvoirs, nous ne soyons pas en mesure d'intervenir.

À l'instar des professeurs de l'Université de la Colombie-Britannique, nous tenons beaucoup à ce qu'on maintienne les services de recherche de la Commission canadienne des transports. Nous ne sommes pas d'avis que cela devrait être cédé à Transports Canada, mais plutôt que ces activités devraient continuer à relever du nouvel organisme de réglementation, en toute indépendance. Nous ne sommes pas très heureux de l'accent très fort que l'on met sur le recours aux tribunaux dans les cas d'appel. Il nous paraît bien plus équitable de pouvoir s'adresser à un organisme de réglementation. Nous estimons en effet que le recours aux tribunaux est injuste pour le citoyen qui, en général, ne dispose pas de suffisamment d'argent pour être bien représenté en cour. En fait, votre Comité est un bien meilleur exemple de l'accès au processus législatif que ce qui est proposé.

En dernier lieu, en réponse à l'observation de M. Tobin, je dirai que nous ne sommes pas particulièrement en faveur d'accorder au ministre un droit de veto absolu sur l'organisme de réglementation. Nous sommes d'avis que, si l'on ne peut concevoir d'autres solutions et s'il faut recourir en dernier lieu à un tribunal d'appel, alors nous aimerions que ce soit un comité dans le genre du vôtre—ou un sous-comité—qui constitue ce tribunal.

En second lieu, nous sommes très préoccupés par le fait que le document ne mentionne nullement VIA Rail. Nous sommes au courant du fait que le ministre est en train de faire rédiger une nouvelle loi mais nous nous inquiétons de ce que la Loi nationale sur les transports fera de VIA un parent pauvre et, partant, très vulnérable aux attaques.

Au sujet de la déréglementation aérienne, tout comme le distingué représentant du Yukon, nous nous préoccupons du sort des collectivités éloignées. Notre définition de ces dernières diffère cependant légèrement de la sienne. Ainsi, Cranbrook et Fort St-Jean feraient partie de la même catégorie, en ce sens que ces deux endroits ne bénéficient pas de services suffisants de transport de rechange mais bien d'un seul transporteur.

Nous sommes également préoccupés par le fait que le projet de loi ne mentionne pas la billetterie et les services inter-sociétés. Or, il nous paraît essentiel que les petits transporteurs qui acceptent d'effectuer le transport sur les petits trajets

[Text]

passed within the broader umbrella of the large carriers. The example currently in British Columbia is that PWA and Air Canada are both working with Time Air on the service from Vancouver to Comox and Nanaimo as CP Air is with Air B.C. However, there is nothing to protect and ensure that sort of relationship in the future.

The third aspect, which is not a part of this committee but something that we feel should in some way be included in there, is the safety standards of small carriers. Some of that research that I talked about a few moments ago revealed that in 1984, 93% of all commercial air accidents involved small carriers. Without access to that sort of research we would not have found that out and with that sort of a statistic, I think the Ministry of Transport has to take some action to satisfy users, particularly in British Columbia with its rugged environment, that carriers are safe for them to utilize.

Finally, we are a bit concerned for the small carriers that are entering the market that may be subject to the larger carriers attempting to use the loss leader technique to cut them out of business. We are not entirely clear what you could do about it, but if you can devise some method to ensure that there is an appeal mechanism for small carriers when fares become unrealistic, we feel that would be good.

On intermodal transit, the use of the word has several concepts. The paper entirely addresses it from the perspective of one mode to another within the transport of goods. We at Transport 2000 feel that intermodality also includes intermodal facilities in major communities. We would like to see an effort to include something along that line for the passenger. There is no example of intermodal in Vancouver save for one airport bus arriving at the bus depot. That is it.

On item number 5, you mention extra provincial trucking. Our concern in the extra provincial area centres around the safety of other utilizers of the highway. A recent check by the RCMP during the summer on a B.C. highway found something like 70% of all trucks to be not safe. Large carriers on the highways put bus and rail passengers at jeopardy and, of course, drivers on the highway.

On federal and provincial integration—and I am not really qualified to speak at any length on this one—we feel there should be an effort to solidify links between the federal government and the provincial governments in the transportation field to ensure that the travelling public get the type of service they want.

Finally, on branch-line abandonment, we are not opposed to the process that is envisaged in there, but we do believe the

[Translation]

soient, d'une façon ou d'une autre, protégés par le parapluie des grands transporteurs. On peut citer à cet égard l'exemple de *Pacific Western Airlines* et d'Air Canada en Colombie-Britannique, où ces deux transporteurs travaillent de concert avec *Time Air* pour desservir le corridor de Vancouver à Comox et à Nanaimo ainsi que la collaboration entre *CP Air* et *Air B.C.* Toutefois, il n'existe aucun mécanisme pouvant protéger ces liens ou les maintenir à l'avenir.

En troisième lieu, bien que ce sujet ne relève malheureusement pas de votre comité, il convient d'en parler; il s'agit des normes de sécurité des petits transporteurs. D'après certaines des recherches dont je vous ai parlé plus tôt, en 1984, 93 p. 100 de tous les accidents survenus lors de vols commerciaux concernaient des petits transporteurs. Si nous n'avions pas eu accès à ce genre de recherche, nous n'aurions pas découvert cela, et maintenant que c'est connu, j'estime que le ministère des Transports doit prendre des initiatives afin de rassurer les utilisateurs quant à la sécurité des transporteurs, particulièrement compte tenu des conditions difficiles que l'on trouve en Colombie-Britannique.

Enfin, nous nous préoccupons quelque peu du sort des petits transporteurs qui se lancent sur le marché car ils feront peut-être face aux grands transporteurs, qui essaieront de leur couper l'herbe sous le pied afin de les acculer à la faillite. Nous ne savons pas au juste ce que vous pouvez faire à cet égard, mais si vous pouviez concevoir un mécanisme d'appel qui permettrait aux petits transporteurs de se plaindre lorsque les tarifs de leurs grands concurrents leur paraissent trop bas, cela serait une bonne chose.

Pour ce qui est du transport intermodal, cela recouvre diverses choses. Le document cependant n'en tient compte que dans la perspective du transport de marchandises d'un moyen à un autre. Or, à Transport 2000, nous estimons que le transport intermodal recouvre également les installations intermodales des grands centres. Nous aimerions à cet égard qu'on s'efforce d'envisager cela pour les passagers. Il n'y a aucun exemple d'installations intermodales à Vancouver, sauf le fait qu'un autobus de l'aéroport arrive au terminus d'autobus. C'est tout.

À l'article 5, vous mentionnez des services provinciaux supplémentaires de camionnage. Ce qui nous préoccupe à cet égard, c'est la sécurité des autres utilisateurs des autoroutes. D'après une vérification effectuée par la GRC cet été sur une autoroute de la Colombie-Britannique, 70 p. 100 de tous les camions n'étaient pas sécuritaires. Les grands transporteurs roulant sur les autoroutes mettent donc la vie des passagers d'autobus et de chemins de fer en danger, tout comme d'ailleurs celle des chauffeurs des autres véhicules routiers.

Pour ce qui est de l'intégration fédérale et provinciale, même si je ne suis pas vraiment qualifié pour m'étendre sur le sujet, nous estimons qu'on devrait s'efforcer de renforcer les liens entre l'administration fédérale et les gouvernements provinciaux dans le domaine des transports, de sorte que le public reçoive les services qu'il recherche.

Enfin, au sujet de l'abandon des voies secondaires, nous ne nous opposons pas au processus envisagé à cet égard, mais

[Texte]

legislation should include some sort of provision for the retention of right-of-ways. We have examples all over the country where past railway right-of-ways that have been abandoned have been cut up and used for other uses, and then, 20 years later, when a public transit organization, usually the local transit authority, wishes to use it for their purposes, they cannot; and it costs either megabucks to get it off the facility or they by-pass it at some expense. That, in summary, is our interest.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Rowell, for that very good summary of a very short, succinct, and comprehensive report. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Rowell, yesterday we had the President or the Chief Operating Officer—I am not sure what his title was—of Air B.C. before us. He was the only other witness so far on this trip who commented on the new regulatory agency about whether or not there ought to be a regional presence or whether we should leave the office in Ottawa and things would be done from Ottawa. Basically he was quite strong in being opposed to having a regional presence for the new regulatory agency. It was his view that it would just add needless layers of bureaucracy. It would not serve any useful purpose. The real decisions were made in Ottawa anyway.

Why are you so strong in suggesting to us that there ought to be a regional presence for the new regulatory agency? What benefit do you see for Canadians?

Mr. Rowell: From the perspective of the transportation user, and for groups such as my own, we are reliant on access to public means of communications. Relying on Ottawa has not proved to be a terribly effective of getting our message across, generally speaking. For example, I still have not received my formal notice from the clerk about what I am supposed to be doing here; and he sent it out a week ago. So the mails are not adequate. We have no process of access to the regulatory bodies to question things, to ask for clarifications.

As it stands right now, it is out of the individual's pocket to access this body or any other body in Ottawa. That, to me, is not a satisfactory process, as an individual. I can perhaps afford it in this organization to some extent, but not to that level.

Mr. Tobin: As one who comes from the other end of the country, Newfoundland, I share your view about the necessity for having somebody on the ground, familiar with the local conditions; and at least if he is not familiar, we have easy access to that individual, even if ultimately the decision-making power is back in Ottawa. I am glad to hear you say that.

Off the top, you made the point that you are not happy with the kind of mix that is being proposed for the powers of the proposed new regulatory agency and the powers that would reside with the Minister. You have indicated you are con-

[Traduction]

nous sommes d'avis que la loi doit comporter une disposition permettant la conservation des droits de passage. Il y a en effet des exemples, dans tout le pays, de droits de passage abandonnés, qui ont été partagés et utilisés à d'autres fins, et lorsque 20 ans plus tard une régie publique de transport, d'habitude à l'échelle locale, désire s'en servir à ces fins, cela est impossible. D'ailleurs, cela coûte les yeux de la tête de les enlever ou de les contourner. Voilà ce que nous avons à dire là-dessus.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rowell de votre excellent résumé et de votre bref mais exhaustif rapport. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Rowell, nous avons entendu le témoignage du président ou du directeur—je ne sais plus exactement—de Air B.C. Il était le seul autre témoin qui, jusqu'à maintenant, s'est demandé si nous ne devrions pas faire représenter les régions au sein du nouvel organisme de réglementation ou plutôt établir son siège social à Ottawa où tout serait fait. Au fond, il s'opposait très fermement à ce que les régions soient représentées. Il était d'avis que cela alourdirait inutilement l'appareil bureaucratique. Ce serait inutile étant donné que les véritables décisions sont prises à Ottawa de toute façon.

Cependant, pourquoi êtes-vous d'avis que les régions doivent être représentées au sein de l'organisme? Quel avantage voyez-vous pour les Canadiens?

M. Rowell: Pour le client des moyens transports et pour des groupes comme le mien, il est nécessaire d'avoir accès à des moyens publics de communication. Le fait de compter sur Ottawa ne nous a pas permis de communiquer notre message efficacement, tout au moins en général. Ainsi, je n'ai pas encore reçu mon avis officiel du greffier concernant la date à laquelle je suis censé témoigner ici; or il l'a envoyé il y a une semaine. Le courrier n'est donc pas satisfaisant. Nous ne disposons d'aucun mécanisme d'accès aux organismes de réglementation afin de leur poser des questions et de leur demander des éclaircissements.

Dans l'état actuel des choses, c'est au particulier de payer s'il veut avoir accès à cet organisme ou à tout autre organisme situé à Ottawa. Cela ne me paraît pas satisfaisant en tant que particulier. En tant que membre de mon organisation, je pourrais peut-être me le permettre, mais jusqu'à un certain point seulement.

M. Tobin: En tant que citoyen venant de l'autre extrémité du pays, c'est-à-dire Terre-Neuve, je suis d'accord avec vous quand vous dites qu'il est nécessaire d'avoir quelqu'un qui soit sur place, et qui connaisse les conditions locales. Même s'il ne les connaît pas très bien, et que les décisions importantes sont prises à Ottawa, on peut au moins recourir à lui. Je suis donc heureux de vous avoir entendu dire cela.

Par ailleurs, vous avez précisé que vous n'étiez pas heureux de la nouvelle répartition des pouvoirs entre le nouvel organisme de réglementation et le ministre. Vous avez même laissé entendre que cela vous préoccupait. Toutefois, pouvez-vous

[Text]

cerned. But can you give us in more detail a summary of why you think this is going to be counterproductive?

I should say for my own benefit that I do not believe Ministers ought to be captive to bureaucracies or policies that have been sitting around for a long time. I think they have to be proactive in setting policy. But I too am concerned that there is too much power.

But I would like to hear from you. You are in the business; a professional lobbyist and policy-maker, a policy exponent person. What is the problem with the Minister having that kind of power?

Mr. Rowell: The problem is the nature of the discussion the previous group faced. The Minister does at some point have to exercise his political prerogative on behalf of the citizens of the country. Unfortunately, the process as it is currently envisaged does not give adequate opportunity for the individual and, I would like to suggest, for the industry to access and to discuss, debate, and come up with acceptable policy which can be accepted. If one reads that paper, the CTC is literally to be thrashed and have no power, and the new regulatory powers set out are so weak at this time as to not allow for what we feel is adequate debate. So our concern is to have input and the opportunity to have this agency stick up and say what it feels should be the policy. Agencies can be and are overturned, as we have seen recently with the CRTC. They do not guarantee a decision, but they do guarantee the opportunity to at least put forward a view and make sure that viewpoint is heard by all parties concerned.

• 1345

Mr. Tobin: What you are saying is you are concerned we will not always have as wise and as intelligent and as objective a gentleman, with the wisdom of Solomon, as is Mr. Mazankowski. We may get somebody of a lesser character.

Mr. Rowell: My original statement, sir, was political manipulation.

Mr. Tobin: I heard that word. I was giving you a chance to repeat it.

Mr. Chairman, last question for me. You mention you have a concern, as well, about isolated communities. You quite rightly point out . . . and it has not been often enough that when we talk about isolated communities, it is not just in the north; it is not just a handful of places in this country. The vast majority of airports in this country, in fact 75% or 80% of them, that are operated by Transport Canada—and there are others which are not operated by Transport Canada—are in remote regions of one sort or another all over the map; north and south, east and west in this country.

What do you mean when you say you want to see something more specific, something more defined in so far as ensuring

[Translation]

nous dire de façon plus précise pourquoi cela vous paraît assez peu positif?

Auparavant, pour ma part, je dirai que les ministres ne devraient pas se sentir captifs d'appareils administratifs ou de politiques qui existent depuis longtemps. Il faut qu'ils fassent preuve d'initiative en ce qui concerne les grandes orientations. Cela dit, je suis aussi préoccupé qu'on ait accordé trop de pouvoirs.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Vous oeuvrez dans ce domaine; vous êtes un groupe de pression professionnel et vous établissez des politiques, vous en énoncez. Quels problèmes voyez-vous au fait que le ministre dispose de ce genre de pouvoirs?

M. Rowell: Le problème nous reporte au genre de discussion auquel le groupe précédent a fait face. En tant qu'homme politique, le ministre doit bien, à moment ou à un autre, exercer sa prérogative au nom des citoyens du pays. Malheureusement, tel qu'on l'envisage actuellement, le processus ne permet pas suffisamment au particulier ni même, à mon avis, à l'industrie, d'avoir accès à l'organisme de réglementation afin de discuter des questions à l'étude et d'en arriver à une politique acceptable. Si on lit le document, on apprend que la Commission canadienne des transports sera littéralement privée de tous ses pouvoirs, et les pouvoirs du nouvel organisme de réglementation sont si faibles qu'ils ne nous paraissent pas suffisants. Nous tenons donc à pouvoir participer au débat, et à cette fin, il serait bon que l'organisme puisse se prononcer sur une politique donnée, dire ce qu'elle devrait contenir. Les organismes peuvent faire renverser leur décision, comme on l'a vu récemment avec le CRTC. Leur intervention ne garantit pas que leur décision aura des suites, mais elle fournit l'occasion de faire valoir des idées au grand jour afin que toutes les parties soient mises au courant.

M. Tobin: Vous craignez donc qu'on ne dispose pas toujours d'un ministre aussi sage, ni aussi intelligent ni encore aussi objectif que M. Mazankowski, dont la sagesse se compare à celle de Salomon. Il se peut que quelqu'un de moins compétent obtienne le portefeuille.

M. Rowell: Monsieur Tobin, dans ma déclaration, il était question de manipulation politique.

M. Tobin: J'avais compris. Je tenais seulement à ce que vous puissiez le répéter.

Monsieur le président, ce sera ma dernière question. Vous avez aussi dit être préoccupé par le sort des collectivités isolées. À cet égard, vous rappelez fort à propos que lorsque l'on parle des collectivités isolées, il n'y en a pas que dans le Nord, et il n'y en a pas qu'un très petit nombre. En effet, 75 p. 100 ou 80 p. 100 des aéroports de notre pays administrés par Transports Canada et même les autres qui ne sont pas administrés par Transports Canada sont situés dans des régions éloignées et répartis partout au Canada; au nord et au sud, à l'est et à l'ouest.

Qu'entendez-vous lorsque vous réclamez une politique plus précise qui garantisse un niveau minimal de services, ou tout

[Texte]

minimal levels of service or decent levels of service to remote and northern and rural communities? What are you suggesting? Should they be excluded from deregulation? Should there be a particular fund identified to ensure—where areas have been designated as requiring some essential service, a bidding process is put in place—that private carriers compete or bid to provide service in those communities? What are you suggesting to us, Mr. Rowell?

Mr. Rowell: Yes, sir. I think perhaps the best example is to use an American one, as a result of their massive deregulation. Elko, Nevada lost all air service; one of 17 small communities in the State of Nevada to lose it. However, Elko was deemed by their national transportation advisory panel to be an essential service. United Airlines was at the time being subsidized to the tune of half a million dollars a year to fly a 737 in every day to service Elko, Nevada. That is very expensive service to a community of 2,000 people.

Unfortunately, in Canada, if a small community falls out of favour with a carrier, using the example of that gentleman from the Yukon where numerous places such as Old Woman could fall into such a position, or down here . . . I am trying to think of smaller places, but Bella Coola, Bella Bella, I guess could fall in there. We would advocate that in fact a subsidy be established to assist a carrier in carrying on service into those remote locations.

Mr. Tobin: On a bidding process?

Mr. Rowell: It could be done either by bidding or by formal assignment, depending on the will, I think, of the Minister of Transport. In this case, owing to the funding size, I think it has to be reasonable carrier alternative.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman, for your patience. I am convinced that we should never stand between you and your dinner, because you are certainly in a much more pleasant mood since you have come back.

The Chairman: Mr. Tobin, thank you very much. It was a business lunch, Mr. Tobin and Mr. Angus. I notice that you are all a little flatter, too, after I have come back.

Mr. Angus: We have just been saving it up for you, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes. You have the floor.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Yesterday, we heard from the Southern Air Transport Association with regard to their members' experience in terms of safety standards and inspections; and I am referring of course to your item number three on page 3 of your brief where you urge the government to make safety inspections at remote communities more visible.

[Traduction]

au moins un niveau acceptable dans les collectivités éloignées, dans le nord comme dans les régions rurales? À quoi songez-vous? Ces endroits devraient-ils être exemptés de la déréglementation? Devrait-on créer un fonds spécial afin que dans les régions désignées comme ayant besoin de services essentiels, on lance des appels d'offres afin que des transporteurs privés se fassent concurrence entre eux ou soumettent une offre de services dans ces collectivités? Que nous proposez-vous, monsieur Rowell?

M. Rowell: Oui, monsieur Tobin. Je crois que l'on devrait se reporter ici à l'exemple américain étant donné la déréglementation massive qui a eu lieu dans ce pays. Ainsi par exemple, la ville de Elko, au Nevada, a perdu tous ses services aériens; il s'agit d'une des 17 petites collectivités de cet État à l'avoir perdu. Toutefois, le Conseil consultatif national en matière de transport a estimé qu'Elko devait être considérée comme un service essentiel. En même temps, on accordait une subvention de 500,000\$ par année à la société *United Airlines* pour desservir Elko aux moyens d'un vol quotidien d'un Boeing 737. Il s'agit là d'un service très onéreux, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une collectivité de 2,000 personnes.

Malheureusement, au Canada, si une petite collectivité perd son intérêt aux yeux d'un transporteur, comme par exemple la ville de Old Woman, qu'a mentionnée le représentant du Yukon, ou encore un autre endroit comme, Bella Coola, il n'existerait rien de la sorte. Nous préconisons donc qu'on crée de telles subventions afin qu'on vienne en aide à un transporteur pour qu'il maintienne son service dans ces collectivités éloignées.

M. Tobin: Grâce à des soumissions?

M. Rowell: Soit par soumission, soit par affectation officielle, cela dépend de la décision du ministre des Transports. En l'occurrence, étant donné l'envergure du financement, je crois qu'il faudrait offrir un service de rechange raisonnable en matière de transport aérien.

M. Tobin: Merci, monsieur le président de votre patience. Je suis convaincu que nous ne devrions jamais vous empêcher d'aller dîner car vous êtes certainement de bien meilleure humeur depuis votre retour.

Le président: Monsieur Tobin, merci beaucoup. Il s'agissait d'un déjeuner d'affaires, monsieur Tobin et monsieur Angus. Je remarque cependant que vous êtes tous un peu ternes, vous aussi, depuis mon retour.

M. Angus: Nous avons gardé tout cela pour vous, monsieur le président.

Le président: Oui. La parole est à vous.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Hier, nous avons entendu le témoignage de la *Southern Air Transport Association*, au sujet de l'expérience acquise par ses membres dans le domaine des normes de sécurité et des inspections. À cet égard, je me reporte bien entendu à votre article 3, à la page 3 de votre mémoire, où vous pressez le gouvernement de rendre les inspections de sécurité plus visibles dans les collectivités éloignées.

[Text]

If we take the words of the Southern Air Transport Association when they said the inspections that they are aware of, the ongoing inspections, amount to an hour to half a day once a year, I am not sure if publicizing that is going to make the air traveller much more confident. Has Transport 2000 in B.C. done any looking at the quality of inspections that are occurring within the small airlines or the small craft?

• 1350

Mr. Rowell: I would have to answer in short, no. No direct studies have been done. We have canvassed our members and been unable to find anyone with an example of ever having been aware of it, to be entirely honest with you. It is not visible. However, we are aware of any number of disasters which have occurred here with small aircraft. Our members have frequently expressed to us the concern that the safety inspection levels are not adequate, and I would extend that from air to trucks and buses.

Mr. Angus: One other question. It was moments ago when you talked about the fact that it is not just the north but it is also the regions. In the context of British Columbia, are we really talking about everything but Vancouver when you talk about the kinds of communities that need some kind of protection?

Mr. Rowell: No, sir. To my knowledge, Kelowna is the 11th busiest airport in the country. Kamloops is busy. There are definitely certain busy smaller locations in this province. Fort Nelson is a very busy one. Prince George is not, but Victoria is. They are all well served.

Mr. Angus: In your mind, they would have no problem in terms of a deregulated environment.

Mr. Rowell: They should experience no problem. They apparently have the passenger base that will support either one or more carriers flying into them. I think Kelowna at this time is enjoying three from Vancouver and one from the north. They have four separate carriers coming in there.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Thank goodness for noon hour, Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Just picking up on one of the questions that Mr. Tobin has asked, you mentioned about the possible need for subsidization to remote communities, or communities that are not serviced by adequate means. If that became the case, would you favour subsidization to the carrier or to the individual using the carrier?

Mr. Rowell: An interesting problem. The carriers and users are already subsidized in part by certain services provided, obviously, by the Ministry of Transportation and Highways, etc., and the communities involved. However, I believe our members would support subsidizing the air carrier for that part of the business which falls short of meeting a break-even criteria or some small-profit criteria.

[Translation]

Si nous croyons ce que dit la *Southern Air Transport Association*, au sujet des inspections dont elle a eu connaissance, ces inspections courantes durent entre une heure et une demi-journée, une fois par année; or je ne suis pas sûr que le fait d'en parler davantage au public soit de nature à rassurer le voyageur aérien. Est-ce que Transport 2000, en Colombie Britannique a examiné la qualité des inspections des petits aéronefs ou des petites lignes aériennes?

M. Rowell: Un seul mot suffit à la réponse: non, aucune étude directe n'a été entreprise. Nous avons interrogé nos membres et pour vous dire la vérité, nous n'en avons trouvé aucun qui ait été conscient de la situation. Elle n'est pas évidente, mais nous sommes au courant d'accidents qui se sont produits avec des petits aéronefs. Nos membres nous ont souvent fait part de leurs inquiétudes sur les lacunes de l'inspection, et le même reproche joue également pour les camions et les autobus.

M. Angus: Permettez-moi une autre question. Vous disiez, il y a quelques instants, que le Nord n'était pas seul en cause, que le problème se posait aussi dans les régions. Lorsque vous parlez des collectivités de Colombie Britannique qui ont besoin d'une protection, est-ce que vous entendez par là toute la Colombie Britannique à l'exception de Vancouver?

M. Rowell: Non, monsieur, car à ma connaissance, Kelowna est le onzième aéroport canadien pour le volume d'affaire et Kamloops est également fréquenté. Certaines petites agglomérations de cette province connaissent une grande activité, par exemple Fort Nelson et Victoria, sinon Prince George. Ce sont des agglomérations bien desservies.

M. Angus: À votre avis, elles n'auraient donc pas de difficultés en cas de dérégulation.

M. Rowell: Non, elles ne devraient pas en avoir, car elles ont suffisamment de passagers pour être desservies par au moins un transporteur. Je crois que Kelowna, à l'heure actuelle, est desservie par quatre transporteurs, trois de Vancouver et un du Nord.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus heureusement qu'il y a une heure pour déjeuner. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais revenir à une des questions posées par monsieur Tobin, en réponse à laquelle vous avez parlé de l'éventualité d'une subvention aux collectivités éloignées ou à celles qui ne sont pas bien desservies. Dans une telle éventualité, voudriez-vous voir subventionner le transporteur ou le voyageur qui utilise les services du transporteur?

M. Rowell: C'est une question intéressante. Les transporteurs et utilisateurs sont déjà partiellement subventionnés par certains services fournis par le ministère des Transports et routes, etc. et par les collectivités en question. Je pense toutefois que nos membres seraient en faveur d'une subvention aux transporteurs pour la portion de trafic en dessous du seuil de rentabilité ou à faible bénéfice.

[Texte]

Mr. Belsher: That is all. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher. Thank you very much, Mr. Rowell, for appearing. Transport 2000 always brings a very interesting point of view before Transport committees, be it in B.C. or be it in other parts of the country. Your brief will be part of the record and will be assessed and dissected even further. We want to thank you for your remarks today and for the patience in waiting as long as you have.

Mr. Rowell: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Colleagues, we are coming down the final lap, and the next witness is Mr. Gourlay from Motrux Inc. I think the gentleman is here, and I think the brief has been circulated. I know your brief actually is very brief, and I must say I commend you for it. I know you will . . .

Mr. D. Henry Gourlay (Chairman, Motrux Inc.): I know the chairman shares the same bad habit I do. I would like to read this just briefly, and then if there are any questions . . .

The Chairman: It is brief enough that you can read it briefly.

Mr. Gourlay: I am founder and chairman of Motrux Inc., a mid-size to regular truckload carrier headquartered here in Vancouver. Mr. Parker is not here with me today. Motrux operates in 5 provinces and 48 states, and specializes in the movement of building materials, steel products and agricultural commodities. We are a member in good standing with the BCMTA, which you saw this morning, and also with the CTA.

After reviewing this government's paper, *Freedom to Move*, we come before you today with the following observations.

Motor freight in Canada, while undertaking extra provincial movements, currently operates with a different set of rules and regulations from the air and rail modes. Provincial regulatory agencies, with various objectives, legalize truck entry and movement, whereas air and rail report solely to the federal government. Under regulation or deregulation, this position is unjust and is most likely contrary to section 15 of Canada's Charter of Rights and Freedoms, where equality before and under the law is for all, with rights to equal protection.

Competition can only thrive and prosper under an equal set of rules. If this government feels strongly that deregulation should proceed in Canada, that same government must take back the provincial powers granted in regulation and set the goal posts straight across the country.

• 1355

Under regulation or deregulation there always exists a small percentage of bad players who will attempt unfair competition. My company, and country, urges this government to reaffirm its commitment to section 15 of the Charter of Rights. Requesting the players to act responsible is not enough.

[Traduction]

M. Belsher: Je vous remercie, c'était tout.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher. Je vous remercie d'être venu, monsieur Rowell. Le Comité des transports écoute toujours avec le plus vif intérêt ce qu'a à nous dire Transport 2000, que ce soit en Colombie Britannique ou dans d'autres parties du pays. Votre mémoire sera versé au compte-rendu et fera l'objet d'une étude très serrée. Nous vous remercions de vos observations et de la patience dont vous avez dû faire preuve en attendant si longtemps votre tour.

M. Rowell: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Nous en arrivons à la dernière étape, chers collègues, et notre prochain témoin monsieur Gourlay, de Motrux Inc. Je crois que le témoin est arrivé, et son mémoire a été distribué. Votre mémoire est très concis, et je vous en remercie. Je sais que vous . . .

M. D. Henry Gourlay (président de Motrux Inc.): Je sais que le président a d'aussi mauvaises habitudes que moi. Je voudrais faire une lecture rapide du mémoire, et si vous avez des questions . . .

Le président: Il est suffisamment court pour que vous puissiez le lire.

M. Gourlay: Je suis président et fondateur de Motrux Inc.; une entreprise de camionnage de taille moyenne dont le siège est à Vancouver. Je ne suis pas accompagné de M. Parker aujourd'hui. La sphère d'activités de Motrux s'étend sur cinq provinces et quarante-huit États, et nous sommes spécialisés dans le transport des matériaux de construction, des produits en acier et des denrées agricoles. Nous sommes membres réguliers du BCNTA, que vous avez entendu ce matin, ainsi que du Comité des transports aériens.

La lecture du document du gouvernement intitulé *Aller sans entraves* nous amène à vous faire les observations suivantes.

Le transport routier interprovincial est soumis au Canada à une réglementation différente du transport sur rails ou par air. Ce sont des organismes provinciaux à objectifs divers qui règlent l'accès et la circulation des camions alors que le transport sur rails et par voie aérienne ne relèvent que du gouvernement fédéral. Cette situation est injuste, que l'on procède ou non à la déréglementation, et probablement contraire à l'article 15 de la Charte des droits et libertés d'après laquelle tous sont égaux devant la loi, jouissent des mêmes droits et ont droit à la même protection.

La concurrence ne peut s'exercer de façon productive que lorsque les règles sont les mêmes pour tous. Si le gouvernement tient à introduire la déréglementation au Canada, il devrait également reprendre les pouvoirs de réglementation accordés aux provinces et ce sur une base uniforme dans tout le pays.

Qu'il y ait déréglementation ou non, il se trouve toujours un petit nombre de mauvais coucheurs qui essaient de changer les règles du jeu. Au nom de ma compagnie, et du pays, j'exhorte le gouvernement à réaffirmer son intention d'appliquer l'article 15 de la Charte des droits. Il ne suffit pas d'invoquer les règles du jeu.

[Text]

Deregulation in the United States did not do away with the checks and balances, and safeguards from predatory pricing and anti-combine activity must be in place or this government with *Freedom to Move* will remove fair and just competition from the marketplace.

The only present-day act addressing this problem is the criminal test in section 34 of the present Combines Investigation Act.

Under *Freedom to Move* competition appears to be the underlying criterion for carriers and shippers. My company encourages that posture. However, at present on all Canadian lines of traffic we operate against a Crown corporation which has a record of subsidies from sources unavailable to us. This is not open competition, but rather an unfair pricing policy supported by the same government introducing it*Freedom to Move. Crown corporations have no place in the arena of trade and commerce. He who wishes to believe the two can co-exist with balance is a foolish man. Privatization of motor freight and railroad Crown corporations is where one must start before any freedom to compete is possible.

The Chairman: Mr. Gourlay, thank you very, very much for that succinct brief, and with no further ado, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gourlay, in your brief you talk about safeguards from predatory pricing and anti-combine activity. In terms of the existing mechanisms, is there any value in going through with the Combines Investigation Act which I gather—not from any experience I had, but from what I have heard—takes so bloody long that it has no impact at all? Would you agree with that?

Mr. Gourlay: We had an example about three months ago with what we felt was predatory pricing. We approached both the Combines people and the CTC under section 23. We found in that in section 23 under CTC we needed a ministerial directive. We were complaining against the other mode which happened to be the two railroads, one of them owned by the government, and we thought that procedure was very ineffective.

With anti-pricing policies the Combines route really is very difficult. We also approached them; we reviewed our position and felt the struggle really just was not worth it.

Mr. Angus: So what you are saying is that whole process has to be beefed up if there is to be any kind of safeguard.

Mr. Gourlay: We understand that section 223 will most likely be removed under CTC in the Railway Act. Therefore, the only existing legislation that we see at present is the Combines Investigation Act.

Mr. Angus: Okay. Later on in your brief you make the argument about Crown corporations. How much of that argument is because CN has been in the trucking industry, per

[Translation]

La déréglementation aux États-Unis n'a pas supprimé le système de poids et contrepoids et les précautions contre les prêts usuraires et les mesures contre les coalitions doivent rester en place, faute de quoi ce gouvernement, avec *Aller sans entraves* portera le coup de grâce à toute concurrence juste et loyale.

A l'heure actuelle, une seule loi se penche sur la question; c'est la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, l'article 34.

Avec *Aller sans entraves*, seule compte la concurrence entre transporteurs et expéditeurs. Ma société est en faveur de la concurrence, mais à l'heure actuelle, tous les transporteurs canadiens sont en concurrence avec une société de la Couronne qui bénéficie de subventions qui restent hors de notre portée. Ce n'est plus de la concurrence ouverte, mais un système de tarification injuste soutenue par le même gouvernement qui est en faveur des idées exposées dans *Aller sans entraves*. Dans l'arène que constitue le marché, il n'y a pas de place pour les sociétés de la Couronne et il est insensé de croire que les deux systèmes peuvent harmonieusement coexister. Avant de parler d'une libre concurrence, il faut commencer par privatiser les transporteurs par routes et rails qui sont des sociétés de la Couronne.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gourlay, de ce bref exposé, et sans perdre de temps je donne la parole à M. Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Gourlay, vous parlez dans votre mémoire de précautions contre la tarification usuraire et les activités anti-coalition. Quand on pense aux mécanismes existants, avons-nous intérêt à conserver la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions dont je n'ai pas d'expérience directe mais qui, me dit-on, est d'application si lente qu'elle en est émasculée? Êtes-vous d'accord là-dessus?

M. Gourlay: Il y a trois mois environ, nous avons eu un exemple de tarification usuraire. Nous avons pressenti les gens chargés de l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, ainsi que la CCT à propos de l'article 23 et on nous a informé qu'il nous fallait une directive ministérielle. Nous avons déposé une plainte contre le transport par rails, où l'une des sociétés est propriété du gouvernement, et cette procédure nous a paru tout à fait inefficace.

La Loi sur les coalitions est vraiment très difficile à appliquer pour les questions de tarification, et après avoir essayé de la faire appliquer, nous y avons renoncé parce que le résultat n'en valait pas la peine.

M. Angus: Autrement dit, si l'on veut vraiment une sauvegarde, il faut renforcer tout le processus, d'après vous.

M. Gourlay: On nous a informés que la CCT demandera fort probablement la suppression de l'article 223 de la Loi sur les chemins de fer et c'est pourquoi la seule loi qui nous reste est la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

M. Angus: Un peu plus loin dans votre mémoire, vous vous élevez contre les sociétés de la Couronne. Dans quelle mesure, êtes-vous motivés par le fait que CN fasse également du

[Texte]

se, although they have indicated they are planning to get out of it?

Mr. Gourlay: We have very little experience with CN trucking. Between here and Toronto I compete directly with CN Rail, and they are very good at what they do. We feel we compete strongly with them, but we also have a difficult time accepting some of the subsidies they in fact obtain. A good example of that is the Crows Nest movement. I am one of the largest grain haulers west of Winnipeg to the coast. We clearly compete on domestic grain movement, but of course we cannot participate there because that is a subsidized activity between the railroads and the federal government.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman. I just have one question. You represent a segment of the trucking industry. Earlier in this hearing we heard about the problem that when trucking vehicles were checked it was found that 70% of them should not have been on the road because of mechanical defects. Safety has been talked about a lot in this hearing; they are worried that deregulation will affect the safety of travellers. What do you have to say about the trucking industry's record in the past, under regulation, and in the future, if there is deregulation?

• 1400

Mr. Gourlay: I cannot speak for others, but I maintain an outstanding mechanical fleet, to the best of my ability. I have been through those checks in British Columbia, and my citations have been minimal, perhaps two in a period of a year. However, both British Columbia and the federal government have jurisdiction on that, as do all the other jurisdictions between here and Toronto that I operate on. The rules are different. Our hazardous wastes are different. The movement of chemicals and spills is different, and my company is reporting to six jurisdictions on one particular movement, either mechanical or hazardous waste movement.

Perhaps a better example of that is: We recently applied for building materials across this country to all the jurisdictions we report to, from Ontario west. British Columbia indicated to us that its nomenclature on building materials would be best found in a dictionary. Alberta has its own nomenclature book, which they call a commodities index. Ontario is presently moving towards the United States nomenclature index. We are talking about five provinces which have five different meanings for the commodity I am applying for.

My competition on that line happens to be the railroad, and there is no nomenclature or requirement for them to interact with the provincial governments, in terms of that movement, and that kind of an application can take upwards of six months.

[Traduction]

camionnage, bien qu'elle ait l'intention de mettre fin à cette activité?

M. Gourlay: Nous n'avons pas grand-chose à voir avec les services de camionnage de CN, car entre ici et Toronto, nous faisons une concurrence directe à CN Rail qui fait de l'excellent travail. Nous lui livrons une forte concurrence, mais nous nous sentons lésés par les subventions qui lui sont accordées. Ainsi, prenez l'exemple du transport par le Nid de Corbeau. Je suis l'un des plus grands transporteurs de céréales entre la région à l'ouest de Winnipeg et la côte. Nous sommes donc en concurrence pour le transport interne des céréales, mais nous ne sommes pas sur un pied d'égalité parce que le transport des céréales par rails est subventionné par le gouvernement fédéral.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai une seule question. Vous représentez une partie du secteur du camionnage. On nous a dit tout à l'heure qu'à la vérification, il ressortait que 70 p. 100 des camions étaient en si mauvais état qu'ils n'auraient pas dû être sur la route. On a beaucoup parlé de sécurité pendant ces audiences et on craint que la déréglementation ne porte préjudice à la sécurité des voyageurs. Qu'avez-vous à nous dire sur la sécurité des camions sur la route, lorsque le système est réglementé et dans le cas où il y aurait déréglementation?

M. Gourlay: Je ne peux parler que pour ma société, mais nous maintenons notre parc automobile en parfait état. J'ai subi toutes ces vérifications en Colombie britannique, et en un an je n'ai reçu qu'une ou deux amendes minimes. Toutefois la question relève à la fois de la Colombie britannique et du gouvernement fédéral, ainsi que de toutes les autres provinces entre Vancouver et Toronto. Les règles diffèrent, les produits dangereux transportés ne sont pas les mêmes, les règles relatives au transport de produits chimiques et aux déversements non plus pour un seul transport, ma société relève de six juridictions différentes, qu'il s'agisse de la circulation des véhicules ou des déchets dangereux.

Je peux vous en donner un exemple meilleur encore: nous avons récemment demandé l'autorisation de transporter des matériaux de construction dans toutes les provinces que nous traversons à partir de l'Ouest de l'Ontario. La Colombie britannique nous a fait savoir que nous trouverions sa nomenclature de matériaux de construction dans un dictionnaire; l'Alberta a son propre recueil de nomenclatures, appelé Index des denrées; l'Ontario a un index qui se rapproche actuellement de l'index adopté par les États-Unis. Nous avons donc cinq provinces qui donnent chacune une définition différente du produit pour lequel je fais une demande.

Je suis en concurrence avec les chemins de fer pour ce transport, et ils ne sont pas tenus de s'adresser aux gouvernements provinciaux pour obtenir une demande qui peut prendre jusqu'à six mois.

[Text]

What I am suggesting in here is that the rules have to be the same, either the federal government or the provincial government, but they all have to be the same, or trucks competing against railroads, which are required to report to the federal government, are at a clear advantage.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Taylor, please.

Mr. Taylor: Yes, I would like to pursue the matter of these highway traffic board regulatory agencies in each province. Did you give us the names of the five provinces you operate in?

Mr. Gourlay: I operate from Ontario, west, in this country.

Mr. Taylor: Do any of these boards call you back periodically, once your certificate is issued?

Mr. Gourlay: Once again, every province has a different set of rules. Alberta has a renewal date which comes up every other year. British Columbia has no renewal date. Ontario has renewal dates. Saskatchewan has no renewal dates.

Mr. Taylor: Wherever there is a renewal date, others have a chance to intervene?

Mr. Gourlay: That is a good question. I have never seen an application, a public hearing, on a renewal. Of course, they have the jurisdiction to remove it if you are not standing fitness in their jurisdiction. They could call you to public hearing for that.

Mr. Taylor: However, there could be interveners, if they wished to do so.

Mr. Gourlay: Yes.

Mr. Taylor: One other thing, what is the average cost of a hearing in another province?

Mr. Gourlay: It varies. Ontario, with 15 witnesses, hotel rooms, counsel and a two-day hearing, could cost you upwards of \$5,000.

Mr. Taylor: In Alberta, it would probably be what, \$1,000?

Mr. Gourlay: It would depend, again, on where your home jurisdiction was and where you are bringing your witnesses from.

Mr. Taylor: In other words, you are taking \$3,000 as the thing, that is, \$15,000 you have to pay that other modes do not have to pay.

Mr. Gourlay: If you are speaking of the railroads, in a period of 10 years, I have probably spent \$250,000 on obtaining operating authorities to compete in this country.

Mr. Taylor: Thank you very much. I notice you also operate in 48 states. The other point I would like to ask about is, are you an American company or a Canadian company?

[Translation]

Ce que je veux dire par là, c'est que les règles devraient être les mêmes, que ce soient celles du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial et que les mêmes règles devraient s'appliquer aussi bien aux camions qu'aux chemins de fer, qui ne relèvent que du gouvernement fédéral et qui se trouvent donc en position privilégiée.

M. Dantzer: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je voudrais revenir sur la question des organismes provinciaux de réglementation de la circulation routière. Est-ce que vous nous avez dit quelles étaient les cinq provinces auxquelles vous aviez affaire?

M. Gourlay: Mes camions circulent entre l'Ouest de l'Ontario et la côte.

M. Taylor: Est-ce que vous devez comparaître régulièrement devant l'un ou l'autre de ces organismes une fois votre certificat délivré?

M. Gourlay: Là encore, chaque province a des règles différentes. Pour l'Alberta, le certificat doit être renouvelé à dates fixes, une fois tous les deux ans; la Colombie britannique et la Saskatchewan n'ont pas de date de renouvellement, mais l'Ontario en a.

M. Taylor: Lorsqu'il y a une date de renouvellement, d'autres peuvent-ils intervenir?

M. Gourlay: Voilà une bonne question. Je n'ai jamais vu de demande d'audience publique lors d'un renouvellement mais, en théorie, bien entendu, le renouvellement peut vous être refusé et on pourrait vous convoquer à une audience publique.

M. Taylor: Il pourrait y avoir des intervenants.

M. Gourlay: C'est vrai.

M. Taylor: Autre question: quel est le coût moyen d'une audience dans une autre province?

M. Gourlay: Cela varie. Ainsi en Ontario, avec 15 témoins, les chambres d'hôtel, les avocats-conseils et une audience de deux journées, ça pourrait vous coûter plus de 5,000\$.

M. Taylor: Et en Alberta, cela vous reviendrait probablement à 1,000\$?

M. Gourlay: Cela dépendrait, là encore, de quelle juridiction relève votre domicile et d'où viennent vos témoins.

M. Taylor: Autrement dit, la moyenne est de 3,000\$, c'est-à-dire que vous devez compter payer 15,000\$ ce qui n'est pas le cas des autres modes de transport.

M. Gourlay: Si c'est des chemins de fer que vous parlez, j'ai probablement dépensé une somme de l'ordre de 250,000\$ en 10 ans pour obtenir l'autorisation de me livrer à la concurrence dans ce pays.

M. Taylor: Je vous remercie beaucoup. Je constate que vous faites également le transport dans 48 États et je voulais vous demander si vous êtes une société américaine ou canadienne.

[*Texte*]

Mr. Gourlay: We are a Canadian-based company. We operate from here into the United States.

Mr. Taylor: Canadian majority-owned?

Mr. Gourlay: Yes, sir.

Mr. Taylor: Maybe I should not ask you this, but do you have any objections to American capital coming in or American truckers coming in to compete?

Mr. Gourlay: You are asking an American citizen.

Mr. Taylor: Are you an American citizen?

Mr. Gourlay: Yes, sir.

Mr. Taylor: Oh. So, you would not have . . . ?

Mr. Gourlay: That is sort of a loaded question. However, I have lived here since 1953.

Mr. Taylor: Your company is Canadian?

Mr. Gourlay: Yes, Canadian-owned.

Mr. Taylor: Majority-owned?

Mr. Gourlay: Yes.

Mr. Taylor: Thank you very much. That is all I wanted to know.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. There has been other mention from the trucking associations and firms about American entry. Some say they can negotiate it or have some hurdles or restrictions. What is your point of view with your practical experience as a trucker as to what it is going to do to you going into the United States, albeit a Canadian company and an American citizen resident in Canada?

• 1405

Mr. Gourlay: That is a very difficult question. I freely operate in the United States. We just obtained 48 states' general commodities on a 30-day filing for \$150, with nine witnesses who did not appear. That means I can move anything except explosives between the continental points in the United States. Does that answer your question?

The Chairman: You have answered by that response. We had another trucker, who was out of Montreal, one of the very first witnesses many moons ago back in Ottawa, who certainly educated me in the difference between the barriers in the provinces and those in the 48 states.

Mr. Gourlay: You must remember now that we are regulated in the United States. Intra-state between Portland and points in Oregon, we are regulated. But if we cross the state line, we are regulated by the federal government. Those same authorities that are obtained for \$150 U.S., probably five years ago before deregulation were worth \$300-\$400 million, and would have been impossible for me to obtain. Now a Canadian company who had no difficulty in obtaining those . . . authorities . . .

[*Traduction*]

M. Gourlay: Notre siège est au Canada et c'est du Canada que nous assurons le transport vers les États-Unis.

M. Taylor: Et votre société est à majorité canadienne?

M. Gourlay: Oui, monsieur.

M. Taylor: Je ne devrais peut-être pas vous poser cette question, mais avez-vous des objections à l'entrée de capitaux américains ou à la concurrence de camionneurs américains?

M. Gourlay: Vous posez la question à un citoyen américain.

M. Taylor: Vous êtes donc citoyen américain?

M. Gourlay: Oui monsieur.

M. Taylor: Vous n'auriez donc pas . . .

M. Gourlay: C'est une question délicate, mais j'habite ici depuis 1953.

M. Taylor: Et votre société est canadienne?

M. Gourlay: Oui, de propriété canadienne.

M. Taylor: À participation majoritaire?

M. Gourlay: Oui.

M. Taylor: Je vous remercie beaucoup, c'est tout ce que je voulais savoir.

Le président: Merci, monsieur Taylor. La question de la concurrence américaine a été soulevée par d'autres sociétés et associations de camionnage. Certains disent qu'ils s'en accommodent, ou acceptent les obstacles ou restrictions. Avec votre expérience pratique du camionnage, quel va être l'effet de la déréglementation pour vous, citoyens américain résidant au Canada et travaillant pour une société canadienne, lorsque vos camions transportent des marchandises aux États-Unis?

M. Gourlay: C'est une question très difficile. Nous circulons librement aux États-Unis et venons d'obtenir un permis général de transport de marchandises dans 48 États, après une demande déposée il y a 30 jours qui nous a coûté 150 dollars, et 9 témoins qui n'ont pas eu à comparaître. Cela signifie que je peux transporter n'importe quoi sur le continent des États-Unis, à l'exception d'explosifs. Est-ce que cela répond à votre question?

Le président: Vous y avez effectivement répondu. Nous avons une autre entreprise de camionnage de la région de Montréal, l'un des premiers témoins qui a comparu à Ottawa, il y a déjà longtemps, qui a certainement éclairé ma lanterne sur la différence entre les barrières interprovinciales et celles des 48 États.

M. Gourlay: Rappelez-vous que nous avons une réglementation aux États-Unis, entre Portland et l'Orégon. Mais si vous franchissez la frontière, vous relevez de la juridiction du gouvernement fédéral. Ces autorisations obtenues pour 150 dollars US valaient probablement avant la déréglementation, il y a cinq ans, 300 à 400 millions de dollars et je n'aurais pas pu les obtenir. Mais une société canadienne qui n'aurait pas eu de difficulté à obtenir ces autorisations . . .

[Text]

The Chairman: Would you please repeat that as to . . . ?

Mr. Gourlay: Before deregulation, carriers who had operating authority in the United States as broad as the ones I just obtained for \$150, most likely carried them on their books for in excess of \$300 million. If we have deregulation in Canada, I can clearly carry the cost of obtaining authorities, either by purchase or hearings, and I would expect that I should be able to write those off also, because they would become worthless.

The Chairman: Thank you very, very much. You have answered the question. Fine. Thank you very much, Mr. Gourlay, for your brief. Your very short brief was right to the point and so were the questions and answers.

So now, gentlemen, colleagues, we have—and I am glad he came through the door because he has been a very patient potential witness all day yesterday—and actually my intervention actually got more information than I thought, but it has given him time to find out wherever he had been. We want to welcome you, Mr. Rapy. You have been very patient. You are the last person on the hit parade for these two-day hearings here. I welcome you.

You are representing Trans-North Air. Actually you were referred to earlier by another witness who suggested you were going to have some practical illustrations of the whole problem we are. Your brief has been circulated . . . an overview, and then we will start the questions and answers. Thank you for coming through the door, because I know you have been there for two days and I did not want to adjourn the hearing without having you present. I do not know what we were going to do then.

Mr. Taras Alex Rapy (General Manager, Trans North Air Ltd.): Thank you, Mr. Chairman, and committee members.

Our company is a private corporation. We are in our 19th year of operations in the Yukon and in the north. The company was formed by four individuals—myself and three others—and today we still own and operate that company.

We operate a variety of services, the first being our Yukon community airline services, which provide scheduled services connecting at Whitehorse to mainline carriage from Vancouver and Edmonton with CP Air. At Inuvik, we connect with PWA, which provides mainline services from Edmonton to Inuvik via the MacKenzie Valley points and into Alaska at Juneau, with Alaska Airlines, with connections to both the lower 48 and to Alaska points.

We provide charter services with fixed-wing aircraft and we provide helicopter charter services throughout western Canada.

We welcome the Minister's initiatives for deregulation. However, we are concerned that the Minister's policy paper fails to recognize the basic differences between northern and southern Canada, one, and two, it fails to recognize the need to differentiate between northern and southern Canada with

[Translation]

Le président: Est-ce que vous pourriez répéter ce que vous . . .

M. Gourlay: Avant la déréglementation, les transporteurs qui avaient un permis de circuler aux États-Unis pour transporter autant de produits qu'avec le permis qui vient de me coûter 150 dollars auraient dû payer plus de 300 millions de dollars. Si nous introduisons la déréglementation au Canada, je peux sans difficulté payer le prix des autorisations, soit en les achetant soit par audience, et je pourrais également les amortir parce qu'elles perdraient leur valeur.

Le président: Je vous remercie beaucoup, vous avez répondu à ma question. Merci de votre exposé qui était tout à fait adéquat de même que vos réponses à nos questions qui étaient fort pertinentes.

À présent, chers collègues, je suis content de voir entrer notre prochain témoin, car il a fait preuve de beaucoup de patience toute la journée d'hier, mais j'ai tiré plus d'information de mon intervention que je ne l'avais prévu, et cela lui a donné le temps de se reconnaître. Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Rapy, et vous remercions de votre patience. Vous êtes le dernier témoin de la longue liste de ceux qui ont comparu au cours de ces derniers jours, et je vous souhaite la bienvenue.

Vous représentez Trans-North Air. L'un des témoins qui vous a précédé a parlé de vous en disant que vous alliez nous donner quelques illustrations pratiques de la question que nous sommes en train d'examiner. Votre mémoire a été diffusé, et nous vous demandons donc de le résumer, nous pourrions ensuite vous poser des questions. Je vous remercie d'être présent, car il y a deux jours que nous vous faisons patienter et je n'aurais pas voulu lever la séance sans vous avoir entendu.

M. Taras Alex Rapy (Directeur général, Trans North Air Ltd.): Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité.

Nous sommes une société privée et voilà 19 ans que nous opérons dans le Yukon et dans le Nord. La société a été constituée par quatre personnes, moi-même et trois autres, et nous en sommes toujours propriétaires et directeurs.

Nous offrons divers services, le principal étant une ligne aérienne au Yukon, qui assure des liaisons régulières entre Whitehorse, Vancouver et Edmonton et les correspondances avec CP Air. À Inuvik nous faisons la correspondance PWA qui assure le transport entre Edmonton et Inuvik par la vallée du Mackenzie jusqu'à Juneau, en Alaska, avec des correspondances à destination des 48 États et d'autres stations de l'Alaska.

Nous assurons également les vols affrétés sur appareils à voilure fixe et des services affrétés par hélicoptère dans tout l'Ouest du Canada.

Nous sommes heureux des mesures de déréglementation prises par le ministre, mais nous craignons que le document publié par lui ne tienne pas compte des différences essentielles entre le Nord et le Sud du Canada, entre autres la nécessité de marquer la différence par le degré de réglementation économi-

[Texte]

respect to the degree of continued economic regulation. The scheduled air service requirements of the north are too fragile and the population is thin and very scattered. The demand is seasonal as well as directional. The environment is extremely harsh and the distances are great.

• 1410

The north simply cannot sustain competitive parallel services, and I would refer you to appendix C of our brief, wherein we have set out all of our traffic information. Specifically, I draw you to the bottom line of that appendix, where we show we carried an average of 3.05 passengers on each one of our flights in the calendar year 1984. That will illustrate clearly how thin the market is, how fragile it is. It is too immature to stand competition.

Worse still, there is ample proof of over-competition. You can witness the last 15 years in the Yukon and the western Northwest Territories, where there were two very large bankruptcies. There were five major withdrawals of service, including PWA's withdrawal of service between White Horse and Vancouver.

Within our company, we have done everything we possibly can to become more cost efficient and we continue to seek ways to be more cost efficient. Our employees have paid a heavy price. They are still at their 1980 wage levels, having taken a 10% cut in 1982. They have been on a total freeze since. They have work-shared since. In the meantime, their friends and neighbours who work in the public sector have enjoyed 10% or 5% or 6% or whatever percentage increases. So they now find themselves in the cumulative position of being about 35% below, as I say, their friends and neighbours, in the little community of Whitehorse or wherever they might live in the Yukon.

Deregulation will make this situation worse. It will make our situation as a company worse. It will make that of our employees worse. The Minister, I understand, made remarks of heavy-handedness in referring to fares in northern Canada. His remarks certainly are inappropriate, if they are applied to TNA.

I cannot apologize for our fare levels, but I must point out to you that through the past four years of depression which the Yukon has seen, TNA has continued to provide an adequate level of service to all the communities that we provide service to. During the past four years, we have accumulated losses totalling \$2 million. We met our obligations, both from a commercial and social point of view, but we also paid the price and we paid it right out of our own hip pockets.

Because we were the only scheduled carrier—you might say we are a monopoly—we maintained our obligation to provide service in the bad times as well as the good. We did not expect the bad times, though, to last five years and now really be the norm.

In appendix B, we have provided a comparison of a sampling of fares of five different airlines, three northern and two

[Traduction]

que continue. Les dispositions réglementaires relatives au service aérien régulier dans le Nord sont trop fragiles et la population trop faible et trop dispersée. La demande est saisonnière et inégalement répartie, les conditions atmosphériques extrêmement rigoureuses et les distances immenses.

Il est absolument impossible d'avoir des services compétitifs dans le Nord, et je vous renvoie à l'annexe C de notre mémoire, où nous avons exposé toute l'information que nous avons sur le trafic. J'attire en particulier votre attention sur la dernière ligne de cette annexe, où il est indiqué qu'au cours de l'année civile 1984, la moyenne de passagers sur chacun de nos vols était de 3,05. Ceci vous montre clairement combien le marché est fragile et ténu, nullement en mesure de résister à la concurrence.

Il y a pire: nous pouvons vous fournir d'abondantes preuves d'excès de concurrence. Au cours des 15 dernières années, il y a eu deux très grandes faillites au Yukon et dans les Territoire du Nord-Ouest, et cinq retraits de service, dont celui PW entre Whitehorse et Vancouver.

Au sein de notre société, nous avons fait de notre mieux pour améliorer notre efficacité et nous continuons à essayer d'augmenter notre rentabilité. Nos employés ont dû en subir les frais, les salaires en sont encore au niveau de 1980 et ils ont dû accepter une réduction de 10 p. 100 en 1982 et depuis, leurs salaires ont été complètement gelé. Ils ont également dû travailler à temps partagé pendant que leurs amis et voisins employés dans le secteur public avaient des augmentations de 10 p. 100, 5 p. 100 ou 6 p. 100, selon les cas. Ils gagnent actuellement 35 p. 100 de moins que leurs amis et voisins dans la petite agglomération de Whitehorse ou d'un tout autre endroit du Yukon où ils vivent.

La déréglementation ne fera qu'empirer les choses, empirer la situation de notre société et le sort de nos employés. Je crois savoir que le ministre, parlant des tarifs dans le Nord, a dit qu'ils étaient trop élevés, mais ses remarques, si elles s'appliquent à TNA sont certainement inappropriées.

Je ne peux vraiment pas présenter d'excuses pour nos tarifs, mais je dois vous signaler qu'au cours des quatre dernières années de dépression qu'a connu le Yukon TNA a continué à fournir un service relativement satisfaisant à toutes les agglomérations desservies par notre ligne. Dans les quatre dernières années, nous avons accumulé des pertes totalisant 2 millions de dollars; nous avons rempli nos obligations tant commerciales que sociales, mais nous en avons pâti et c'est de notre poche que nous avons dû payer.

Étant le seul transporteur à assurer des vols réguliers directs vous parlerez peut-être d'un monopole—nous avons assumé nos responsabilités pendant les années maigres aussi bien que pendant les années grasses, mais nous ne pensions pas que la crise se prolongerait pendant cinq ans et deviendrait la norme.

Dans l'annexe B, nous avons fait un tableau comparatif des tarifs de cinq lignes aériennes, trois au nord et deux au sud. Je

[Text]

southern. I point out to you that the average of the three northern airlines represents a cost of 79.7¢ per seat mile. This, I say, compares very favourably with the two southern airlines that we have sampled which show a cost of 71.5¢ per seat mile.

In appendix D, we show you our various fares and the level of discount that we offer. I would like to also bring your attention to the need for northern carriers to be able to upgrade their fleets. The DC-3 is a wonderful aircraft but it is also 50 years old.

In order to improve service, and we received some pressure from the communities we serve, our airline went out in 1984—made a big gamble—and committed another \$3 million of debt to purchase two new new commuter airplanes. We cannot pay for those airplanes if we do not have profits and we have not seen profits for four or five years. I am only using our airlines as an example. If the public in the north wants to receive some level of service similar to the rest of the country, then the airlines in the north have to be able to afford to pay for those airplanes. I am not talking about new airplanes; I am talking about upgraded airplanes. We cannot hope to even think of new airplanes. We would love to fly DASH-8s; we would love to buy Canadian products, but we cannot afford that.

• 1415

I would like to also point out that we were pleased to participate in the Air Transport Committee's hearings of a year ago. We liked what they said in their final report, which in my opinion I took to mean reregulation. We wonder why their recommendations were totally ignored by the architects of the policy paper. We point out that we do not support any direct subsidy and the method in which the policy paper suggests that it be considered for use in the north.

The last item I would bring to your attention is *The Whitehorse Star* editorial dated October 25, headlined "Deregulation Factors". As I pointed out to you, the editorial zeros in on the fact that an airline that serves the Yukon from the south withdrew from the market because of competitive reasons. If that route cannot stand deregulation, how can our internal routes within the Yukon or within the north stand competition?

In closing, I would ask—and I think these words came from the Minister's mouth—I would ask that there be evolution, not revolution; reregulate, do not deregulate, and go slowly. We support the fact that there is lots of room for deregulation, but not the sudden and total and complete deregulation that is envisaged by the paper.

The Chairman: Mr. Raptly, I want to compliment you for your printed summary of your very comprehensive report, both of which we have and both of which will be part of the record. As I said earlier, and I repeat myself, they will certainly be analysed in more depth. But you make your points very clearly and succinctly. Now I throw it open to questions. Mr. Tobin.

[Translation]

vous fais remarquer que le coût moyen du mille/passager est de 79,7 cents pour les trois lignes aériennes du nord, ce qui se compare très favorablement avec les deux lignes du sud pour le coût par mille/passager est de 61,5 cents.

Vous trouverez à l'annexe D nos différents tarifs et les rabais que nous accordons. Je voudrais également porter à votre attention la nécessité pour les transporteurs du nord d'améliorer leurs appareils. Le DC-3 est un merveilleux appareil, mais il a 50 ans.

Sur l'insistance des collectivités que nous desservons, nous avons pris des mesures pour améliorer le service et en 1984 nous avons pris un grand risque en nous endettant pour 3 millions de dollars pour acheter deux nouveaux avions de ligne. Nous ne pouvons payer ces avions que si nous réalisons des bénéfices et nous n'en avons pas fait depuis trois ou quatre ans. Je ne vous donne ceci qu'à titre d'exemple. Si les gens du Nord veulent bénéficier du même genre de service que le reste du pays, la société de transport aérien doit pouvoir payer ses avions. Je ne parle pas de nouveau matériel, il s'agit seulement d'avions modernisés, et nous n'avons aucun espoir d'acheter de nouveaux appareils. Nous aimerions avoir des DASH-8s, nous voudrions pouvoir acheter des appareils canadiens, mais nous ne pouvons nous le permettre.

Je voudrais également vous faire remarquer que nous avons été heureux de participer, il y a un an, aux audiences du Comité sur les transports aériens. Nous avons beaucoup apprécié leur rapport définitif, qui semblait être en faveur d'un retour à la réglementation. Nous nous demandons pourquoi leurs recommandations ont été entièrement ignorées par les auteurs du document de fond. Nous vous faisons remarquer que nous ne sommes pas en faveur de subventions directes ni de la méthode préconisée pour le Nord dans ledit document de fond.

Enfin, le point sur lequel je voudrais encore attirer votre attention est l'éditorial paru en date du 25 octobre dans *The Whitehorse Star* sous le titre *Deregulation Factors*. Comme je vous l'ai indiqué, l'éditorial parle du retrait, à cause de la concurrence, d'une compagnie aérienne du Sud qui desservait le Yukon. Si cette ligne ne peut résister à la déréglementation, comment nos lignes internes au Yukon ou dans le Nord le pourraient-elles?

En conclusion, je voudrais demander, pour reprendre les termes employés par le ministre lui-même, qu'il y ait évolution, non révolution; nouvelle réglementation et non déréglementation et qu'on procède prudemment. Nous reconnaissons que la déréglementation a sa raison d'être, mais pas une déréglementation brutale et complète comme la préconise le document.

Le président: Monsieur Raptly, je voudrais vous féliciter de votre rapport très fourni ainsi que des résumés annexés, qui seront tous versés au compte-rendu. Comme je l'ai dit tout à l'heure, et je m'excuse de le répéter, ces documents feront certainement l'objet d'un examen serré. Vous avez présenté vos arguments de façon claire et convaincante et nous allons maintenant vous poser des questions. Je donne la parole à M. Tobin.

[Texte]

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to thank Mr. Rapy for his presentation. We have not heard enough so far. Perhaps we will hear more in the days ahead from people who are providing the kind of operation that you are providing in the north.

Mr. Rapy, I am a little bit confused by your brief. I lived for many years of my life not as far north as the Yukon, but in Labrador, on the east coast of Canada. I know about the kind of service you run; I have lived in those kinds of conditions. But I am a bit confused, because what I hear you saying is that we have been up there without competition and we have run a couple of million dollars in the hole. This is evidence in your view—and I think it is good evidence—that there probably is not room for much competition when that kind of thing can happen, that the north deserves some kind of service, that you could not even think of new aircraft at all, as much as you would like to. And then you end by saying no direct subsidies.

Now, if you have been running for four or five years with no profit and you have gone \$2 million in the hole, how much longer are you going to be in business, running \$2 million in the hole, before you give it up or before you scream for help? Are you suggesting no subsidies of any sort should be paid in that kind of circumstance?

Mr. Rapy: We are saying no direct subsidies.

Mr. Tobin: Well, explain that then.

Mr. Rapy: Okay, let me explain. Within the Yukon there is really only one point that we serve that relies entirely on air. Every other community we fly to in the Yukon has a road serving it or has some other means of transport. That one community, Old Crow, I feel the people who live in that community are perhaps in line for an indirect subsidy, a subsidy of their living costs. There may be subsidies like that already in the eastern and central Arctic; I know there is not in the case of Old Crow.

Mr. Tobin: But how much longer can you go on losing millions and stay in business?

Mr. Rapy: If you refer to my brief, I have pointed out that we have had to consolidate our operations this year. We have suspended service on some of our routes. We have had to keep service only on those routes on which we had the ability to break even or make a profit. The best our company will do this year is perhaps break even.

• 1420

Mr. Tobin: What kind of aircraft do you fly right now?

Mr. Rapy: Presently we are operating an 18-passenger Embraer Bandeirante aircraft and a 10-passenger Cessna 404 aircraft.

Mr. Tobin: How old are those aircraft?

[Traduction]

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais remercier M. Rapy de son exposé, qui nous laisse toutefois sur notre faim. Nous entendrons peut-être au cours des prochains jours d'autres témoins qui assurent le genre de service que vous fournissez dans le Nord.

Après avoir pris connaissance de votre mémoire, j'aimerais quelques éclaircissements. J'ai passé de nombreuses années de ma vie dans le Nord, pas aussi loin que le Yukon, mais au Labrador, sur la côte est du Canada. Je connais le genre de service que vous assurez et j'ai vécu dans ce genre de conditions. Mais ce que je ne comprends pas, c'est que vous me dites que vous n'avez pas eu de concurrence, et que vous vous êtes endetté pour quelques millions de dollars. C'est la preuve, d'après vous—et c'est peut-être vrai—que si une telle chose se produit, c'est qu'il n'y a pas beaucoup de place pour la concurrence, que le Nord doit être desservi, que vous ne pouvez vous permettre de nouveaux appareils quel que soit le besoin. Et vous concluez en demandant qu'il n'y ait pas de subventions directes.

Mais si votre entreprise n'a pas fait de bénéfices depuis quatre ou cinq ans et que vous vous êtes endetté de 2 millions de dollars, pendant combien de temps tiendrez-vous encore le coup, avec une dette pareille, sans déposer votre bilan ou appeler au secours? Est-ce que vous êtes contre toute espèce de subvention dans ce genre de circonstances?

M. Rapy: Nous avons dit que nous étions contre les subventions directes.

M. Tobin: Eh bien expliquez-moi.

M. Rapy: Bon, je vais vous l'expliquer. Au Yukon il n'y a qu'une seule localité que nous desservons et qui dépend entièrement des communications aériennes. Presque toutes les autres agglomérations sont accessibles par la route ou par un autre moyen de transport, mais dans le cas de la collectivité en question, à savoir Old Crow, les gens qui y vivent devraient peut-être bénéficier d'une subvention indirecte, une subvention du coût de la vie. Il se peut qu'il existe déjà des subventions dans l'Est et le centre de l'Arctique, mais je sais que ce n'est pas le cas pour Old Crow.

M. Tobin: Mais pendant combien de temps pouvez-vous vous maintenir à flot tout en perdant des millions?

M. Rapy: J'ai montré dans mon mémoire que nous devons consolider nos opérations cette année. Nous avons suspendu nos services sur certaines de nos lignes et n'avons gardé que celles dont nous parvenions à couvrir les frais ou sur lesquelles nous réalisons un bénéfice. Au mieux, notre société rentrera dans ses frais cette année.

M. Tobin: Quel type d'aéronef exploitez-vous maintenant?

M. Rapy: À l'heure actuelle, des Embraer Bandeirante qui prennent dix-huit passagers et des Cessna 404 qui prennent dix passagers.

M. Tobin: Ils ont quel âge?

[Text]

Mr. Rapy: We purchased the Bandeirantes last year. The Cessnas are 1977 and 1978 models. They are relatively new technology aircraft.

Mr. Tobin: Let us assume that some kind of element or incentive for further competition is introduced in the north, as a result of this deregulation or reregulation—whatever you want to call it—exercise. What is going to happen on the safety side in northern areas?

• 1425

Mr. Rapy: I can tell you from our experience in Whitehorse that we are visited at least once a month by Transport Canada inspectors. I think the enforcement or the surveillance that Transport Canada inspectors carry out in the Yukon, certainly in our case in Whitehorse, is very thorough and complete. It is probably not for me to say that it is adequate, but I say that. The department, as I say, makes its regular visits. Sometimes we complain over the fact that when we need a certain function of an inspection carried out within our company by Transport Canada—for instance, a check ride for one of our pilots or whatever—because they visit Whitehorse on a once-a-month basis, their timing might not fit in with our timing.

I am saying to you, really, in answer to your question, that I think that Transport Canada's mandate is clear and they have been making an effort. With an increase in competition and with the skies open entirely, there is no doubt there will be more entrants, and their mandate and responsibilities to inspect and control air services will obviously have to increase and their ability will have to increase. Whether they will be able to spool up to meet that requirement will remain to be seen.

Mr. Tobin: Mr. Rapy, I have to say to you that I am concerned, as you are, that an open skies policy is going to be destructive in the north. But sitting and listening to your presentation about how you have lost a couple of million in the last four years but you are not interested in any kind of direct subsidy, which would mean some kind of a bidding process, obviously, and therefore competition, I almost have the impression that if I were going to get in the airline business I would go up and have a look at your routes. The numbers do not add up. On the one hand to be telling us you have lost this kind of money over a number of years, and on the other hand to reject any form of subsidy because that would probably mean some kind of a bidding process if a subsidy were to be paid, Mr. Chairman . . . You are almost making a pitch, if I were to believe it, that you are miserable and you are lonely and you are dying; but it is like age—you do not want to share it with anybody. I am having trouble swallowing it.

Mr. Rapy: Let me tell you, first of all . . .

Mr. Tobin: I am not trying to be facetious, but I have some idea about the kind of operation you have from having lived in a northern area. I know what crazy competition can do. It destroys everybody; it makes it a bad situation for everybody. Ultimately, the people in the north are the people who get burned. But I also know that without some degree of competition in the north, the consumers and the people who live in the

[Translation]

M. Rapy: Nous avons acheté les Bandeirantes l'année dernière. Nos Cessna sont les modèles de 1977 et de 1978. Ce sont des avions de pointe, relativement parlant.

M. Tobin: Mettons qu'une incitation supplémentaire à la concurrence soit introduite dans le Nord suivant la déréglementation ou la rereglementation. Qu'en serait-il de la sécurité dans les zones septentrionales?

M. Rapy: Notre expérience à Whitehorse nous a appris que l'inspection se fait par Transports Canada au moins une fois par mois. L'exécution des règlements, la surveillance effectuée par les inspecteurs de Transports Canada au Yukon, à tout le moins, à Whitehorse, est exhaustive et minutieuse. Il ne me revient pas de juger de la qualité de l'inspection, mais je dirai quand même qu'elle est adéquate. Comme je vous l'ai dit, le ministère nous rend visite assez régulièrement. Parfois, l'inspection est prévue à un moment qui ne coïncide pas nécessairement avec nos besoins. Par exemple, nous avons parfois besoin d'une inspection en vol pour un de nos pilotes mais comme les inspecteurs ne viennent à Whitehorse qu'une fois par mois, les dates ne sont pas toujours respectées.

En réponse à votre question, le mandat de Transports Canada est clair. Les responsables en ministère ont fait de grands efforts. Avec une concurrence accrue et une politique de ciel ouvert, le nombre accru de concurrents aura pour objet de doubler les activités d'inspection et la surveillance des services pour le ministère. Reste à savoir s'il sera à la hauteur.

M. Tobin: Comme vous, M. Rapy, la politique de ciel ouvert me préoccupe. Je crains qu'elle n'ait des effets néfastes sur le Nord. Après avoir écouté votre exposé cependant vous décrivez la perte de quelques millions de dollars depuis les 4 dernières années, où vous déclarez votre opposition à toute subvention directe qui impliquerait naturellement une procédure d'appel d'offres et, forcément, de la concurrence, j'ai l'impression que si j'étais dans le domaine, j'irais jeter une coup d'oeil avant de me lancer en affaires. Cela ne rime à rien. D'un côté, vous nous dites que vous perdez cet argent depuis plusieurs années, et de l'autre, vous refusez toute forme de subvention parce que cela pourrait conduire à des appels d'offres. M. le président, c'est presque un argument de vendeur. À vous en croire, vous êtes malheureux, seul et mourrant mais c'est comme l'âge, vous ne pouvez le partager avec personne. J'ai du mal à avaler tout cela.

M. Rapy: Permettez-moi d'abord de vous dire . . .

M. Tobin: Je n'ai pas voulu être facitieux. Simplement, j'ai une idée de l'entreprise que vous exploitez à force d'avoir vécu dans le Nord. Je connais trop bien les conséquences de la concurrence incontrôlée. Elle détruit tout le monde. Elle empoisonne la vie à tout le monde. Au bout du compte, ce sont les gens du Nord qui se font avoir. Je sais bien que sans une certaine mesure de concurrence dans le Nord, les consommations

[Texte]

north are really at the mercy in some instances—in your case, perhaps—of a single carrier. And I do not know if that is good.

Mr. Rapy: Let me tell you first of all that our company is 19 years old; we just finished our 19th season. We are not here today because we lost money all the time. We made profits. Our company was a success story in the Yukon except for the last four years. But let me also then turn immediately to your last point or question. We have lots of competition right now. I pointed out to you the size of our airplanes. There are two carriers in Whitehorse that compete with us directly on a charter basis. They in fact run bigger airplanes than we do. Anytime you get more than two passengers together, they can travel on a charter cheaper than they can on our scheduled service. And these airplanes are not restricted from flying over our routes wherever the charter demand goes. That is just Whitehorse. In every one of the destinations we fly to, the same condition prevails.

We have too much competition, I am telling you. Do not worry about the public getting hurt. We got hurt. If we go into a deregulated environment, carriers offering the quality and standard of service that we have are going to have to exit the market.

Mr. Tobin: That certainly clarified the situation for me quite dramatically. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Rapy, you say you are not in favour of a direct subsidy as the white paper envisions.

• 1430

I take it you are suggesting that you would send every citizen in Old Crow, for example, a cheque once a year or twice a year or every month or whatever to cover their higher transportation costs. Is that what you are suggesting?

Mr. Rapy: No, what I envisage is that the Old Crow citizen should receive it from the government, whether that cheque is sent to them directly or whether it is sent to us to pay a portion of the costs that we charge to the citizens in that community or their co-op for the costs of delivering the foods that we deliver to them or their other supplies that are considered staples.

Mr. Benjamin: Would it not be more administratively efficient and less bureaucracy and less paperwork if your bills of lading for air cargo and your records on air fares just went to the Ministry of Transport or whatever regulatory agency is in place and they figured out the amount due and just sent you one cheque, rather than messing around with every individual in that area and in that region? Would it not make more sense? You keep your records anyway on your bills of lading file, your weigh bills, your ticket stubs, so would it not make more sense and be more administratively efficient, whatever the government policy is by way of subsidizing transportation

[Traduction]

teurs et les résidents sont à la merci d'un seul transporteur parfois. Je ne sais pas si c'est mieux.

M. Rapy: Permettez-moi d'abord de vous dire que notre société existait depuis 19 ans. Nous venons de terminer notre dix-neuvième saison. Nous ne sommes pas en vie aujourd'hui grâce à nos pertes. Nous avons quand même réalisé des bénéfices. Au Yukon, notre société est une histoire de réussite, sauf depuis les quatre dernières années. Permettez-moi de répondre à votre dernière question. Nous faisons face à énormément de concurrents maintenant. Je vous ai décrit nos appareils. À Whitehorse, deux transporteurs nous font une concurrence directe avec leurs vols nolisés. En fait, leurs appareils sont plus gros. Or, dès que vous avez au moins deux passagères ils peuvent automatiquement voyager moins cher sur leurs vols nolisés que sur nos vols réguliers. D'ailleurs, rien n'empêche leurs avions de suivre les mêmes itinéraires que nous. Je parle uniquement de Whitehorse maintenant. Et nous faisons face aux mêmes conditions pour chacun de nos itinéraires.

Nous subissons beaucoup trop de concurrence. Ne vous en faites pas pour la population. C'est nous qui subissons les contrecoups. Dans un environnement déréglementé, les transporteurs qui offrent la même qualité de service seront éliminés du marché.

M. Tobin: Vous avez bien éclairci la question. Merci, M. le président.

Le président: Merci beaucoup M. Tobin. M. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, M. le président. M. Rapy, vous vous dites opposé à toute subvention directe tel qu'envisage le Livre blanc.

Si je vous comprends bien, vous proposez que l'on envoie un chèque à chaque citoyen résident à Old Crow, par exemple, que ce soit une ou deux fois l'an, ou tous les mois, pour les indemniser de leurs frais de transport plus élevés. Est-ce là ce que vous proposez?

M. Rapy: Non, je propose que les citoyens d'Old Crow reçoivent cette indemnisation du gouvernement, que ce soit par le truchement d'un chèque qu'on leur enverrait directement, ou qui nous serait envoyé à nous pour payer une partie des coûts qui sont transmis aux citoyens de cette communauté, ou à leurs coopératives, pour la livraison de nourriture ou d'autres produits de première nécessité.

M. Benjamin: Pour réduire au minimum les tracasseries bureaucratiques et la paperasse, ne serait-il pas plus efficace, sur le plan administratif, d'expédier vos connaissements de frais aériens, et vos factures de transport aérien au ministère des transports, ou à l'organisme de réglementation concerné, qui pourrait calculer les sommes qui vous sont dues et vous envoyer un chèque, plutôt que d'examiner le cas de chacun dans cette région? Ne serait-ce pas plus sensé? De toute façon, vous consignez tous vos connaissements, vos bordereaux d'expédition, et vos duplicatas de billets aériens, alors ne serait-il pas plus sensé et plus efficace sur le plan administratif,

[Text]

costs in the north, if they were to deal directly with you rather than a host of other people?

Mr. Rapy: I see it as being very complicated, but perhaps I should give you some more explanation as to why our company does not see the direct subsidy route as being practical.

We have a large investment. I did not tell you that we own buildings, hangars and maintenance facilities at our various operating locations. As I see the subsidy proposals working, we would go to tender and, the Yukon being a territory, the Government of Canada is going to have to open this tender up to everybody in Canada who wants to bid on providing services in the Yukon.

We do not have a hope of even competing in that ballgame. So no, thank you, for your subsidy is what I say.

Mr. Benjamin: That is not necessarily an argument against a subsidy; it is an argument against the bidding process.

Do you maintain your infrastructure, your employment, your hangars and everything else in the north or in the south?

Mr. Rapy: Entirely in the north.

Mr. Benjamin: Right. Then if an operator from the south moves in and creams off the peak months, the peak routes, as and when it suits them, they leave you no choice but to move south or go belly-up.

Mr. Rapy: Or suspend operating scheduled services.

Mr. Benjamin: I am glad to hear you say this because we had Bradley Air Services in Ottawa tell us exactly the same thing.

On the other hand, as a free enterpriser, and a very competent one as far as I can tell . . . I have been running into a lot of this: Let us have it both ways, a free and open market and if somebody goes broke, tough cookie, they were not as efficient, etc.; on the other hand, just in case, we want some regulations to protect us. This trying to have it both ways bothers me. You cannot be half pregnant on something like this. You are either a free enterpriser—throw the damn thing wide open and let the devil take the hindmost—or you are going to have to have some kind of regulatory regime. Which do you want?

Mr. Rapy: As we have said in our company's brief, we want to see a continued form of regulation; but I say we want reregulation because a lot of regulations we have can be dispensed with. They really do not fit the market today whereas maybe they were appropriate 20 years ago.

Mr. Benjamin: One final one, or semi-final one: We questioned the representative of the Yukon territorial government earlier today. On the matter of your costs, I presume you

[Translation]

quelque soit la manière dont le gouvernement subventionne les frais de transport dans le Nord, si les autorités passaient directement par vous plutôt que par toute une foule d'autres gens?

M. Rapy: Je crois que ce serait très compliqué, mais peut-être devrais-je vous expliquer plus longuement pourquoi notre compagnie ne considère pas le remboursement direct de subventions comme une solution pratique.

Nous avons de grosses immobilisations. J'ai omis de vous dire que nous possédons des immeubles, des hangars, et des locaux d'entretien ou divers endroits où nous sommes implantés. Si votre proposition était retenue, nous devrions procéder à des appels d'offres, et comme le Yukon est un territoire, le gouvernement du Canada devrait lancer ses appels partout au Canada, afin de permettre aux intéressés de présenter des offres de service au Yukon.

Dans ce cas là, nous n'avons aucune chance d'être retenus. Alors je vous dis, non merci, mais je ne veux pas de votre subvention.

M. Benjamin: Mais vous ne contestez pas par là le principe de la subvention, mais plutôt celui de l'appel d'offres.

L'infrastructure dont vous avez parlé, vos employés, vos hangars, et tout le reste, sont-ils dans le Nord ou dans le Sud?

M. Rapy: Ils sont entièrement dans le Nord.

M. Benjamin: Je vois. Donc, si une compagnie du Sud vient s'installer dans le Nord et rafle le marché pendant la haute saison, les lignes les plus rentables, selon son bon vouloir, elles ne vous laissent d'autres choix que de vous installer dans le Sud ou de mettre la clef sous le paillason.

M. Rapy: Ou d'interrompre les services réguliers.

M. Benjamin: Je suis heureux de vous l'entendre dire, car *Bradley Air Services* nous a dit exactement la même chose à Ottawa.

D'autre part, en tant que partisan de la libre entreprise, et vous en êtes un véritable fleuron, pour autant que je puis en juger . . . On nous répète toujours la même chose: Ménageons la chèvre et le chou; ouvrez toutes grandes les portes du marché et si quelqu'un fait faillite, et bien tant pis, c'est qu'ils menaient mal leur affaire; mais d'un autre côté, assurons nos arrières, et demandons des règlements pour nous protéger. Ce qui me chiffonne ce sont ceux qui veulent tout avoir. Vous ne pouvez pas tergiverser dans un domaine comme celui-là. Il faut choisir entre un système de libre entreprise . . . ouvrons les portes toutes grandes et adienne que pourra . . . ou la réglementation de ce secteur. Lequel préférez-vous?

M. Rapy: Comme nous l'avons dit dans le mémoire de notre société, nous voulons que notre secteur continue d'être encadré; mais nous voulons que cette réglementation soit revue, car nous pourrions nous passer de nombreux règlements. Ils ne reflètent plus la réalité du marché, même si c'était le cas il y a vingt ans.

M. Benjamin: Une dernière, ou avant dernière question: Nous avons entendu le représentant du gouvernement territorial du Yukon plus tôt ce matin. Question coûts, je suppose que

[Texte]

operate out of the Ministry of Transportation and Highways airport in Whitehorse and Watson Lake?

• 1435

What do you pay now per square foot for space in the old terminal, if you can call it that, in Whitehorse, and what are you going to have to pay when the new one is completed?

Mr. Rapy: That is a very broad question. I will answer it as quickly as I can.

We own two of our own hangars in Whitehorse. When we were advised of the rental rates of the new terminal in Whitehorse, we quickly saw it was not going to be feasible for us to go into the new terminal. So we elected to return to operating out of our own hangar.

Mr. Benjamin: Your own waiting room, your baggage handling.

Mr. Rapy: Our own waiting room, our own baggage handling, our own check-in; whatever. So we have that hangar. It is there. We are paying for its upkeep. Why duplicate the services? It is inconvenient for our customers, because they arrive in Whitehorse off CP and they have to make their way over to us. We provide a convenient shuttle for them between the present terminal—the old terminal—and our terminal, and we intend to do that when the new terminal opens.

Mr. Benjamin: Would you conclude from that that the user-pay or cost-recovery thing, then, in the instance of Whitehorse and the new airport terminal is self-defeating? If you are not going to use it, then the damn thing will sit there half empty.

Mr. Rapy: Yes. As I understand it, the agreement between the major carriers and Transport Canada on terminal rents was probably negotiated in good faith, shall I say, and referred to terminals such as Vancouver, Calgary, or wherever. But the principle of full recovery in 25 years of capital costs and full O and M immediately is just too high for the northern communities ever to be able to pay that cost. That is what has produced these outlandish increases of 500% or more.

Mr. Benjamin: I presume your hangars are sitting on Crown land; on airport land.

Mr. Rapy: Yes.

Mr. Benjamin: What do you pay them by way of lease and rental fees to the Ministry of Transport?

Mr. Rapy: The rental rates vary from I believe it is 12¢ a square foot to 14.5¢ a square foot. But they are on a sliding scale and of course going upwards.

Mr. Benjamin: So what you are faced with is increased costs in any event.

Mr. Rapy: Continuing increasing costs, yes.

[Traduction]

vous utilisez l'aéroport du ministère des Transports et de la Voirie à Whitehorse et à Watson Lake?

Combien vous coûte le pied carré dans l'ancien terminal, si on peut l'appeler ainsi, de Whitehorse, et combien vous coûtera-t-il lorsque la construction du nouveau terminal sera achevé?

M. Rapy: Ce n'est pas simple. Je vais vous répondre le plus rapidement possible.

Nous possédons deux hangars à Whitehorse. Lorsque nous avons pris connaissance des tarifs de location de locaux dans le nouveau terminal de Whitehorse, nous avons rapidement constaté que nous ne pouvions pas en louer. Nous avons donc décidé de ne pas quitter notre propre hangar.

M. Benjamin: Vous y avez votre propre salle d'attente, vous vous occupez vous-mêmes des bagages.

M. Rapy: Oui, nous y avons notre propre salle d'attente, nous nous occupons nous-mêmes des bagages, de leur enregistrement et ainsi de suite. Nous possédons donc ce hangar; nous payons son entretien. Pourquoi ouvrirait-on deux bureaux? Ce n'est pas très commode pour nos clients car ils arrivent à Whitehorse par les avions du CP et doivent ensuite se rendre dans notre hangar. Nous avons mis à leur disposition une navette qui va du terminal actuel, le vieux terminal, au nôtre, et nous avons l'intention de continuer à offrir ce service lorsque le nouveau terminal ouvrira ses portes.

M. Benjamin: En concluez-vous alors que cette question de récupération des coûts dans le cas de Whitehorse et du nouveau terminal aéro-portuaire va à l'encontre du but recherché? Si vous n'avez pas l'intention de vous y installer, cet aéroport sera à moitié vide.

M. Rapy: Oui. Je crois que l'accord portant sur les tarifs de location entre les principales compagnies aériennes et le ministère des Transports a vraisemblablement été négocié en toute bonne foi, ces tarifs avaient été calculés pour des aéroports comme Vancouver et Calgary. Mais les petites localités du Nord ne pourront jamais rembourser les frais d'immobilisation en 25 ans et les dépenses de fonctionnement et d'entretien immédiatement. C'est ce principe de la récupération des coûts qui a entraîné ces augmentations exorbitantes de 500 p. 100 ou plus.

M. Benjamin: Je suppose que vos hangars se trouvent sur des terres appartenant à l'État, réservées aux aéroports.

M. Rapy: Oui.

M. Benjamin: À combien s'élève le bail et les frais de location que vous versez au ministère des Transports?

M. Rapy: Les frais de location varient de 12 sous le pied carré à 14,5 sous le pied carré, je crois. Mais c'est le vieux principe de l'échelle mobile et ces frais continuent évidemment d'augmenter.

M. Benjamin: Alors, de toute façon, vos frais vont augmenter.

M. Rapy: Oui.

[Text]

Mr. Belsher: Mr. Kafty, your concerns are well founded, and they are our concerns too in servicing the remote areas of our country and the extremities. In the part on safety, you remarked that Transport Canada and its inspection services . . . it is taking place and is very much there. Yet in the last paragraph of the editorial you enclosed with your brief it really questions that safety will suffer in a deregulated environment. Yet that is the one area we felt we were not compromising on. It is not even up for grabs as we are talking about a deregulated environment. We are leaving all of that in place.

Would you care to comment? I heard you say it was taking place, yet you include in your brief this editorial comment which says this is likely the thing that is going to happen and it is going to suffer.

Mr. Rapy: I was speaking about our company's experience and the requirements we have to meet in the way of Transport Canada rules, regulations, and whatever. Perhaps there are other carriers—and that may be what the editorial is looking at—which are not readily 'inspectable'. Maybe they are not always available when the Transport Canada inspectors are in town. It is not the fault of the Transport Canada inspectors, because if they cannot find the carrier, if he is a one-airplane operator and he is 200 miles out in the bush somewhere, you cannot inspect him very well. And if he is an owner-operator and the only pilot and the president and everything else combined, how do you inspect the guy?

The Chairman: I have two questions. One might seem rather crazy, but the other one I want really to put to you, because I think you are a pretty square shooter and I want a very square answer.

The first question is: What do you consider the north? If we were going to make some distinction in regulation, re-regulation, for the north . . . there have been witnesses here today to say the north is not just the north, it is Cranbrook and isolated areas. What do you define as the north, and if there were a discrimination or distinction, where would you draw the line?

• 1440

Mr. Rapy: I would draw the line the way the Axworthy policy proposals drew it—55 degrees, I believe, in the west, and I am not sure whereabouts in the east. I think it has to come south of the 60th parallel. The 60th parallel leaves out some of the area in the western provinces that readily identify with the conditions in the north.

The Chairman: Thank you. Now, this is my very serious question to a square shooter who has had practical experience in the north, and you will see the hooker in the question when I ask it. It is in your brief and I am very glad you mentioned it. It is on page 4 of your summary of your brief:

[Translation]

M. Belsher: Monsieur Rapy, vous avez raison de vous inquiéter, et nous partageons votre inquiétude quant à l'offre de services dans les régions et les points les plus éloignés de notre pays. Dans les remarques que vous avez faites à propos de la sécurité, vous avez noté que les services d'inspection du ministère des Transports font leur travail. Et pourtant, le dernier paragraphe de l'éditorial que vous avez annexé à votre mémoire pose la question de savoir si la sécurité ne diminuera pas à la suite de la suppression de la réglementation touchant ce secteur. C'est cependant le seul domaine où nous pensions ne faire aucun cadeau. Il n'est pas question de toucher à cette sécurité en cas de déréglementation et tout ce qui existe restera.

Quant pensez-vous? Je vous ai entendu dire que le ministère des Transports procédait régulièrement à des inspections et pourtant vous joignez à votre mémoire cet éditorial qui fait valoir que la sécurité en pâtira vraisemblablement.

M. Rapy: Je parlais uniquement de notre propre compagnie aérienne et du respect, par notre compagnie, des règles et règlements du ministère des Transports. Mais il existe peut-être d'autres compagnies aériennes, et c'est peut-être sur celles-ci que se penche cet éditorial, qui ne pourraient être inspectées au pied levé. Ces transporteurs ne sont pas toujours présents lorsque les inspecteurs du ministère le sont. Je ne blâme pas les inspecteurs du ministère des Transports, car s'ils ne trouvent pas l'exploitant d'une compagnie qui ne compte qu'un avion, parce qu'il est à 200 milles de là, ils ne peuvent l'inspecter très facilement. Et comment le faire s'il exploite sa propre compagnie, s'il en est le seul pilote, le président et tout ce qui s'ensuit.

Le président: J'ai deux questions à vous poser. La première pourra vous sembler assez bizarre, mais j'aimerais vraiment vous poser la deuxième, car je crois que vous êtes un type assez réglo et je voudrais une réponse honnête.

Ma première question est la suivante: où se délimite le Nord, à votre avis? Si nous devons adopter d'autres règlements pour le Nord . . . Certains témoins nous ont dit aujourd'hui que le Nord n'est pas vraiment le Nord, que c'est aussi Cranbrook et d'autres localités isolées. Comment définissez-vous le Nord et s'il fallait établir une distinction, comment le démarqueriez-vous?

M. Rapy: Je tirerais la même ligne que le faisait la politique Axworthy, c'est-à-dire à 55 degrés, je crois, dans l'Ouest, et je ne sais pas où exactement dans l'Est. Je crois qu'elle doit descendre au sud du 60^e parallèle, sans quoi elle exclurait certaines régions des provinces de l'Ouest où les conditions sont septentrionales.

Le président: Merci. Maintenant, je vais poser une question très importante à quelqu'un de très direct, qui a une expérience pratique du Nord, et vous comprendrez quand vous l'entendrez pourquoi la question est difficile. Vous l'avez soulevée dans votre mémoire, et j'en suis heureux. À la page 4 du résumé du mémoire vous dites:

[Texte]

The Air Transport Committee held hearings just a year ago in 19 communities... and heard from 103 different individuals, groups, governments...

Mr. Rapy, this committee has a reference to go to the north. There has been a lot of complaint that we have not gone to the north, in preparation for our report, whatever report, by December 13. We have looked at that ATC report, which is very comprehensive and has many, many recommendations on which there has to be some decision. We have heard people, like yourselves, the Northern Air Transport Association back East, Bradley Air Services and other witnesses, but we have not gone to the north. What are we really going to learn in the north, in terms of making decisions, that we cannot hear from the type of brief that you gave today? Are we not just going to duplicate what the Air Transport Committee did...?

It would be a nice trip in the winter or the spring or the fall. There are different seasons to go... One of our committee members, who has been in the north, wants us to go in the middle of the winter to really experience the reality, and we may do that. But I am asking you, are we really going to learn that much more than we have from the type of brief you have brought us today, supplemented by other briefs of people from the north?

Mr. Rapy: That is very difficult because I find it impossible to imagine that the Minister has so totally ignored the recommendations of the Air Transport Committee. That report is less than six months old.

The Chairman: He has not ignored them. Let us assume he has not ignored them; they are there. But this committee has as part of its subject matter that report. Our staff is studying that report. On the basis of that report—regardless of physically being in the north—there very well could be recommendations on some of those matters that the CTC has already studied, supplemented by the type of evidence that you have given.

Mr. Rapy: The reason I made my first remarks is that it concerns me that these recommendations were not considered. At least, I do not see them anywhere in *Freedom to Move*. So if the ballgame started anew, as of last July when *Freedom to Move* was released, then I think it is incumbent on you to come north. If we are going to see the recommendations in the Air Transport Committee... if they come forward strongly in your final report then, no, I do not think you have to come north.

The Chairman: Thank you. I appreciate your answer very much, Mr. Rapy. Mr. Ouellet, did you want to ask a question?

M. Ouellet: Monsieur le président, je pense que notre témoin a lancé un cri du coeur lorsqu'il nous a dit, dans la conclusion de son mémoire, qu'il veut une évolution mais non une révolution. Ce qu'il recherche finalement, ce n'est pas une déréglementation mais une nouvelle réglementation. Le témoin

[Traduction]

Le Comité sur les transports aériens a tenu des audiences il y a tout juste un an dans 19 localités... et il a entendu 103 témoins, représentant des particuliers, des groupes, des gouvernements...

Monsieur Rapy, notre Comité a pour mandat d'aller dans le Nord. Il y a eu beaucoup de plaintes sur le fait que nous n'y sommes pas allés, en préparation du rapport que nous devons rédiger d'ici au 13 décembre. Nous avons étudié le rapport du Comité des transports aériens, rapport extrêmement complet qui contient de très nombreuses recommandations sur lesquelles il faut prendre une décision. Nous avons entendu dans l'Est des témoins comme vous, représentant la *Northern Air Transport Association Bradley Air Services* et d'autres, mais nous ne nous sommes pas rendus dans le Nord. Que pouvons-nous apprendre de neuf dans le Nord, qui nous soit utile dans notre prise de décision, et que nous ne puissions apprendre à la lecture d'un mémoire comme celui que vous nous avez soumis aujourd'hui? N'allons-nous pas simplement refaire le travail du Comité du transport aérien...

Ce serait un agréable voyage en hiver, au printemps ou en automne. On peut y aller en différentes saisons... Un des membres de ce Comité, qui est allé dans le Nord, veut que nous y allions en plein hiver, pour vraiment en saisir toute la réalité, et nous le ferons peut-être. Mais dites-moi, pensez-vous vraiment que nous en apprendrions beaucoup plus que nous ne pouvons en apprendre par des mémoires comme le vôtre, et d'autres que nous ont présentés des gens du Nord?

M. Rapy: C'est une question très difficile, car j'ai peine à comprendre pourquoi le ministre a si totalement ignoré les recommandations du Comité du transport aérien. Ce rapport n'a même pas six mois.

Le président: Il ne les a pas ignorées. Partons du principe qu'il ne les a pas ignorées; elles sont là. Mais le thème de ce rapport fait partie de notre sujet d'étude. Notre personnel l'étudie. En fonction de ce rapport—sans que nous nous soyons physiquement rendus dans le Nord—nous pourrions très bien arriver à des recommandations sur certaines questions que la CCT a déjà examinées, avec l'aide supplémentaire de témoignages comme le vôtre.

M. Rapy: Si j'ai fait ces remarques d'ouverture, c'est que je suis inquiet du peu de cas que l'on a fait des recommandations. En tout cas, je ne les retrouve nulle part dans *Aller sans entraves*. Alors, si on est reparti de zéro en juillet dernier, avec la publication d'*Aller sans entraves*, j'estime qu'il est de votre devoir d'aller dans le Nord. Si les recommandations du Comité du transport aérien figurent en bonne place dans votre rapport final, alors non, je ne pense pas qu'il soit nécessaire que vous alliez dans le Nord.

Le président: Merci. Je vous suis véritablement reconnaissant de votre réponse, monsieur Rapy. Monsieur Ouellet, vous voulez poser une question?

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I think the witness spoke from the heart when he said in conclusion to his brief that he wants an evolution, not a revolution. What he really wants is not deregulation, but rather reregulation. Could the witness tell us if in his view this regulation should be monitored by an agency

[Text]

peut-il nous dire si, dans son esprit, cette réglementation devrait être supervisée par une agence comme la Commission canadienne des transports ou s'il serait satisfait si cette réglementation était supervisée par le ministère des Transports?

Mr. Rapy: I think the proposed new agency, a wing of the new agency, located in the north, as I suggest in our brief... I was being very generous. I said it could be either Whitehorse or Yellowknife. I should have said it should be Whitehorse. That new agency should be responsible for these reregulated economic conditions or regulations in the north.

• 1445

M. Ouellet: Alors vous voulez que ce travail soit fait non pas par les agents du ministère des Transports, mais par une agence indépendante comme celle qui est proposée dans le document *Aller sans entraves*.

Mr. Rapy: Yes, very definitely.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet, and that provokes Mr. Taylor—please.

Mr. Taylor: No. Just clarification of one point and I missed it when you gave it. You mentioned rental rates, 12¢ per square foot. What was that rental rate for?

Mr. Rapy: For land.

Mr. Taylor: For the land that you have your hangar on.

Mr. Rapy: That is right, that we never had the chance to own, by the way.

Mr. Taylor: Oh, yes.

Mr. Rapy: And that opens the door for something else I would like to mention. There is a confiscatory policy in the Ministry of Transport called a reversion clause and leases. Our little company started out in 1967 not realizing that we would ever face something like this, outright theft is what I call it. We purchased a hangar from Crown Assets. It was formerly government property; we bought that in 1969, 1970. And lo and behold, in this lease that we signed for the land there was provision for this hangar to return to becoming the property of the Queen at a certain point in the future when the lease ran out. And I would like you gentlemen to consider this. I know it has nothing to do with *Freedom to Move*, but somewhere else down the road when you are sitting and you are talking about airports, consider taking that reversion clause right out of there, because if we had the choice of buying that land and owning it, I would not care about the reversion clause...

Mr. Taylor: I am right with you because I have the same problem in my national parks and it is contrary to the Charter of Rights and Freedoms.

The Chairman: Well, someone else mentioned the Charter of Rights in another context; you would like to see *Freedom to Move* as the freedom to own, to a point.

Mr. Rapy: That is right, yes, exactly...

[Translation]

like the Canadian Transport Commission or whether he would be happy to see it under the control of the Department of Transport?

M. Rapy: Je crois que le nouvel organisme, ou un département de cet organisme, devrait être situé dans le Nord, comme je l'ai dit dans notre mémoire... J'ai été très généreux. J'ai dit qu'il pourrait être installé soit à Whitehorse ou à Yellowknife. J'aurais dû dire simplement à Whitehorse. Le nouvel organisme devrait être chargé du contrôle de la nouvelle réglementation économique, ou des règlements spécifiques au Nord.

Mr. Ouellet: So you want the supervision to be the responsibility not of agents of the Department of Transport, but of an independent agency like the one proposed in *Freedom to Move*.

M. Rapy: Oui, absolument.

Le président: Merci, monsieur Ouellet, vous avez provoqué M. Taylor—allez-y.

M. Taylor: Non. Je voulais simplement une explication, et je ne l'ai pas entendue quand vous l'avez donnée. Vous avez parlé de prix de location à 12 cents le pied carré. De quoi s'agissait-il?

M. Rapy: Du loyer pour le terrain.

M. Taylor: Pour le terrain sur lequel vous avez votre hangar.

M. Rapy: C'est cela, le terrain que nous n'avons d'ailleurs jamais pu acheter.

M. Taylor: Oh, oui.

M. Rapy: Et cela m'amène à mentionner autre chose. Le ministère des Transports a dans ses baux une politique de confiscation qu'il appelle une clause de réversion. Notre petite société a démarré en 1967, sans imaginer qu'un jour elle se trouverait dans une situation pareille, qu'elle se ferait franchement voler, d'après moi. Nous avons acheté un hangar à la Société des biens de la Couronne. Il appartenait au gouvernement; nous l'avons acheté en 1969 ou 1970. Mais voilà que dans le bail que nous avons signé pour le terrain, une clause prévoyait que le hangar redeviendrait propriété de la Couronne à la fin du bail. Messieurs, je voudrais que vous songiez à ceci. Je sais que cela n'a rien à voir avec *Aller sans entraves*, mais un jour, lorsque vous vous réunirez pour parler d'aéroports, pensez donc à faire éliminer la clause de réversion, car si nous avions eu le choix, si nous avions pu acheter le terrain, la clause de réversion m'importerait peu...

M. Taylor: Je vous comprends parfaitement, car j'ai le même problème dans les parcs nationaux, et c'est contraire à la Charte des droits et libertés.

Le président: Quelqu'un a déjà mentionné la Charte des droits dans un autre contexte; d'après vous, *Aller sans entraves*, devrait dans une certaine mesure permettre également la propriété sans entraves.

M. Rapy: C'est cela, oui, exactement...

[Texte]

The Chairman: Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Yes, just for curiosity. You say 12¢ a square foot?

Mr. Rapy: That is right.

Mr. Mantha: Exactly what total rental per month would that come up to, with your footage?

Mr. Rapy: About \$2,000 a month.

Mr. Mantha: Would it pay you to actually own your own building?

Mr. Rapy: That is to rent the land.

Mr. Mantha: Yes, just to rent the land.

Mr. Rapy: That is the ownership of the land. Yes, up in the Yukon . . .

Mr. Mantha: And you pay tax on top of that?

Mr. Rapy: Yes, we pay taxes, that is right; we have to pay the property taxes on it. And remember, we have an industrial area right next to the airport and that land right next to the airport has been classed as very valuable in Whitehorse, so our land rent went zooming up when this industrial development area went in. So I got it two ways.

Mr. Mantha: Now you want this new government to do something about it?

Mr. Rapy: Yes, very definitely.

Mr. Mantha: Adequate new government.

The Chairman: Okay. Thank you very much, Mr. Mantha and Mr. Rapy . . .

Mr. Benjamin: A quick supplementary to Moe's question . . .

The Chairman: No, no . . .

Mr. Benjamin: Does the DOT pay any grants in lieu of taxes for their airport holdings, to the City of Whitehorse or the Government of the Yukon Territories?

Mr. Rapy: I believe they do, yes, in the normal grant and then taxes . . .

Mr. Benjamin: And then you pay taxes as well on the portion of the land that you lease?

Mr. Rapy: That is right, that we actually occupy.

Mr. Benjamin: That is double taxation.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Rapy, very, very much, and I want to thank, yes . . .

Mr. Rapy: Mr. Chairman, I had two points that I wanted to make, that I left out in my summary.

One is the need for some continued provision for statistics gathering. In *Freedom to Move*, I see some danger of what apparently happened in the U.S. and that was that all statistics went out the door. How can you gauge what has happened

[Traduction]

Le président: Monsieur Mantha.

M. Mantha: Oui, par simple curiosité. Vous avez dit 12 cents le pied carré?

M. Rapy: C'est cela.

M. Mantha: À combien s'élève donc votre loyer mensuel, exactement?

M. Rapy: À environ 2,000\$ par mois.

M. Mantha: Serait-il rentable pour vous d'être propriétaire de l'édifice?

M. Rapy: C'est le loyer sur le terrain.

M. Mantha: Oui, c'est juste pour la location du terrain.

M. Rapy: Je voulais parler du droit à propriété du terrain. Oui, dans le Yukon . . .

M. Mantha: Et vous payez des impôts en plus?

M. Rapy: Oui, nous devons en plus payer l'impôt foncier. Et il ne faut pas oublier que nous sommes juste à côté d'une zone industrielle, et que les terrains avoisinants à l'aéroport de Whitehorse ont été classés comme terrains à forte valeur; le prix de location est donc monté en flèche après la désignation de la zone industrielle. Nous nous sommes donc fait avoir des deux côtés.

M. Mantha: Et vous voulez maintenant que la nouvelle administration fasse quelque chose?

M. Rapy: Oui, absolument.

M. Mantha: Une bonne nouvelle administration.

Le président: Bon. Merci beaucoup, monsieur Mantha et monsieur Rapy . . .

M. Benjamin: Rapidement, je voudrais poser une question supplémentaire à celle de mon . . .

Le président: Non, non . . .

M. Benjamin: Le ministère des Transports paie-t-il à la ville de Whitehorse ou au gouvernement du Yukon des compensations d'impôt pour les terrains qu'il a à l'aéroport?

M. Rapy: Oui, je crois, les compensations d'impôt habituelles . . .

M. Benjamin: Et vous payez l'impôt foncier en plus sur le terrain que vous louez?

M. Rapy: C'est exact, sur le terrain que nous occupons.

M. Benjamin: C'est de la double imposition.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rapy, nous vous sommes extrêmement reconnaissants, et je voulais remercier, oui . . .

M. Rapy: Monsieur le président, je voudrais ajouter deux points dont je n'ai pas parlé dans mon résumé.

Je voudrais souligner l'importance de continuer la collecte des statistiques. J'entrevois dans *Aller sans entraves*, le risque qu'il nous arrive la même chose qu'aux États-Unis, où il n'y a plus du tout de statistiques. Comment peut-on évaluer les

[Text]

with deregulation if you do not gather any statistics? So that is one point I wanted to make to you people.

The other one is: I was just talking with my banker a week ago and he is asking me a lot of questions as to what this is going to do to my business. I mean, he is concerned about how our company is doing, but he is really concerned about what deregulation is going to mean to businesses such as ours up north that need the support of banks to buy assets to provide services.

The Chairman: Well, thank you very, very much again for your presentation and the extra supplementals. I want to complement you on your presentation. I hope that other witnesses who have not appeared will read the record. A short summary of a very comprehensive brief is a very, very good idea.

Thank you very much. I want to thank members. We have been here for over five hours. I want to thank the staff for being so diligent, as they are, and other people who sat here throughout the hearings. This part of the hearing is going to be adjourned until we reach Winnipeg, and with this note for members of the committee, since this is a working trip we have to leave the hotel by 6 a.m. tomorrow. The wake-up call will be at 5 a.m. to catch the plane to Winnipeg where we have hearings all day tomorrow afternoon and in the evening and on Thursday.

• 1450

Thank you very much and we will see you later on.

This meeting stands adjourned.

[Translation]

effets de la déréglementation si l'on n'a pas de statistiques? C'est une des choses que je voulais vous dire.

Et puis il y a ceci: la semaine dernière, je parlais à mon banquier, qui m'a posé des tas de questions sur tout ce que cela veut dire pour mon entreprise. Bien sûr, il s'intéresse à notre situation, mais il se demande vraiment quel effet la déréglementation aura sur des entreprises comme la nôtre, dans le Nord, qui ont besoin de l'aide des banques pour les immobilisations indispensables à la fourniture des services.

Le président: Très bien, et encore une fois, je vous remercie de votre exposé et des points supplémentaires. Je tiens vraiment à vous féliciter. J'espère que ceux qui n'ont pas comparu liront le compte rendu. C'était une excellente idée que de préparer un résumé de ce mémoire très complet.

Merci beaucoup. Je voulais remercier également les députés qui ont tenu audience pendant plus de cinq heures. Je remercie également notre personnel de son efficacité habituelle, et tous ceux qui ont suivi ces audiences. Nous levons maintenant la séance, et nous reprendrons les audiences à Winnipeg. Je rappelle aux membres du Comité que puisque nous sommes ici pour travailler, nous devons quitter l'hôtel demain matin à 6 heures. On vous réveillera à 5 heures, et nous prendrons l'avion pour Winnipeg, où nous tiendrons audience demain après-midi et demain soir, et jeudi.

Merci beaucoup.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the British Columbia Motor Transport Association:

Harry White, Secretary/Treasurer.

*From the Brotherhood of Railway and Airline Clerks—
Airline Division:*

Christine Micklewright.

From the Crown Forest Industries:

James A. Powell, Distribution Manager.

From the Government of Yukon:

Terry Sewell, Director, Policy & Planning, Department of
Community and Transportation Services.

From the University of British Columbia:

Trevor D. Heaven, Director, Committee for Transportation
Studies;

Michael W. Tretheway, Professor.

From Transport 2000 (B.C.):

James F. Rowell, President.

From Motrux Incorporated:

D. Henry Gourlay, Chairman.

From Trans North Air:

T.A. Raptly, General Manager.

De la «British Columbia Motor Transport Association»:

Harry White, secrétaire-trésorier.

*De la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes
aériennes—Division des lignes aériennes:*

Christine Micklewright.

De la «Crown Forest Industries»:

James A. Powell, directeur de la distribution.

Du gouvernement du Yukon:

Terry Sewell, directeur, Politiques et planification, ministère
des Services communautaires et des Transports.

De l'université de la Colombie-Britannique:

Trevor D. Heaven, directeur, Comité d'études des transports;

Michael W. Tretheway, professeur.

De Transport 2000 (C.-B.):

James F. Rowell, président.

De Motrux Incorporé:

D. Henry Gourlay, président.

De la Trans North Air:

T.A. Raptly, gérant général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 38

Wednesday, November 20, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 38

Le mercredi 20 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 20, 1985
(49)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:00 o'clock p.m. this day (in Winnipeg), the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Bill Gottselig, Moe Mantha.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: From the Grain Services Union: Hugh J. Wagner, Secretary-Manager. *From Novacor Chemicals:* Rolland G. Frakes, Senior Vice-President; Stephen D. Shepherdson, Manager, Distribution Planning. *From Canpotex Ltd.:* Rod Heath, Director, Corporate Affairs. *From the Manitoba Trucking Association:* Roland M. Painchaud, President; Reg J. Lewis, Consultant. *From the Manitoba Federation of Labour:* Al Cerilli, Vice-President; Gary Russell, Research Director. *From People in Equal Participation Inc.:* Theresa Ducharme, Chairperson.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24).

Hugh J. Wagner made an opening statement and answered questions.

Rolland G. Frakes made an opening statement and with Stephen D. Shepherdson answered questions.

Rod Heath made an opening statement and answered questions.

Roland M. Painchaud made an opening statement and with Reg J. Lewis answered questions.

Al Cerilli and Gary Russell made opening statements and answered questions.

Theresa Ducharme made an opening statement and answered questions.

At 6:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m. Thursday, November 21, 1985.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 20 NOVEMBRE 1985
(49)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Winnipeg, ce jour à 15 heures, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Bill Gottselig, Moe Mantha.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: Du Syndicat des services du grain: Hugh J. Wagner, secrétaire-gérant. *De «Novacor Chemicals»:* Rolland G. Frakes, premier vice-président; Stephen D. Shepherdson, gérant, Planification de la distribution. *De Canpotex Ltée:* Rod Heath, directeur, Affaires de la société. *De la «Manitoba Trucking Association»:* Roland M. Painchaud, président; Reg J. Lewis, consultant. *De la Fédération des travailleurs du Manitoba:* Al Cerilli, vice-président; Gary Russell, directeur de la recherche. *De «People in Equal Participation Inc.»:* Theresa Ducharme, présidente.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24)*.

Hugh J. Wagner fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Rolland G. Frakes fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Stephen D. Shepherdson répondent aux questions.

Rod Heath fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Roland M. Painchaud fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Reg J. Lewis répondent aux questions.

Al Cerilli et Gary Russell font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Theresa Ducharme fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 18 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 21 novembre 1985, à 9 heures.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, November 20, 1985

• 1501

The Chairman: Order, please. We are resuming the hearings on the *Freedom to Move* paper, the reference to the committee.

We have five witnesses this afternoon. I want to welcome the first witnesses, who are here on behalf of the Grain Services Union. I understand Mr. Wagner is appearing as the Secretary-Manager, along with Marjorie Steffensen.

The procedure we have been trying to follow is—I know we have a brief—is an overview of the brief, and then we get into the questions and answers, which frankly is much more productive than a monologue.

So with no further ado I will let you take over.

Mr. Hugh J. Wagner (Secretary-Manager, Grain Services Union): Thank you, Mr. Chairman.

As you indicated, I have with me Miss Marjorie Steffensen, the Assistant Secretary-Manager of our Union. We hoped to have the President of our Manitoba Pool Elevators Local, Mr. Garth Stephenson; unfortunately, the snow that has been dumped on Manitoba in the past day and half has prevented him from being here.

Our brief is actually very short, and I wonder if with the committee's agreement I might go through it.

The Chairman: All I can say is that if you go through it then there will be less time for questions because we are really going to run the clock this afternoon.

Mr. Wagner: Fair enough.

Mr. Chairman, members of the committee, the Grain Services Union is an affiliate of the Canadian Labour Congress, the Saskatchewan Federation of Labour, the Manitoba Federation of Labour and a founding participant of the Canadian Labour Congress Committee on Grain Handling and Transportation.

With the exception of terminal elevator workers in Thunder Bay and west coast ports, Grain Services Union represents all in-scope employees of the Saskatchewan Wheat Pool, the country elevator and construction and maintenance employees of Manitoba Pool Elevators, the Saskatoon location employees of CSP Foods and the inland grain terminal workers employed by Northern Sales Co. Ltd. in Saskatoon and Allstate Grain Co. Ltd. in Moose Jaw.

More than two-thirds of our members live and work in rural communities. Somewhat more than 50% of Grain Services Union members work directly in grain elevator facilities and

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 20 novembre 1985

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'examen du document *Aller sans entraves*, dont le Comité a été saisi.

Nous entendrons cinq témoins cet après-midi, et je voudrais accueillir le premier d'entre eux, M. Wagner, directeur et secrétaire du *Grain Services Union*. M. Wagner est accompagné de M^{me} Marjorie Steffensen.

Je sais que vous nous avez remis un mémoire, mais nous demandons en général aux témoins de nous en broser un tableau synoptique pour que nous puissions passer ensuite aux questions et réponses, ce qui est beaucoup plus productif qu'un simple monologue.

Sans plus tarder donc, monsieur Wagner, je vous laisse la parole.

M. Hugh J. Wagner (secrétaire-directeur, Grain Services Union): Merci, monsieur le président.

Comme vous l'avez dit, je suis accompagné de M^{me} Marjorie Steffensen, sous-directrice de notre groupe. Nous avons demandé au président de la Section locale des éleveurs de grain du Manitoba, M. Garth Stephenson, de venir, mais la neige qui s'est déversée sur le Manitoba ces deux derniers jours ne lui a malheureusement pas permis de venir.

Notre exposé est très court et je vous demanderais la permission de le lire.

Le président: Tout ce que je puis vous dire, c'est que si vous le lisez, nous aurons moins de temps pour les questions car nous allons vraiment nous en tenir à l'horaire prévu cet après-midi.

M. Wagner: Fort bien.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, le *Grain Services Union* est affilié au Congrès du travail du Canada, à la Fédération du travail de la Saskatchewan, à la Fédération du travail du Manitoba et a participé à la création du Comité de la manutention et du transport des grains, lequel est rattaché au Congrès du travail du Canada.

Abstraction faite des employés des éleveurs de grain des terminaux de Thunder Bay et des ports de la côte Ouest, le *Grain Services Union* représente pour les employés du Syndicat du blé de la Saskatchewan, les employés de la construction et de l'entretien des éleveurs de grain du Manitoba, les employés de CSP Foods travaillant à Saskatoon et les employés des terminaux intérieurs de la *Northern Sales Limited à Saskatoon et de l'Allstate Grain Company Limited à Moose Jaw*.

Plus des deux-tiers de nos membres vivent et travaillent dans des régions rurales. Plus de la moitié des membres de notre groupe sont employés dans des éleveurs de grain et le travail

[Texte]

virtually 100% of our members work in relation to the production or movement of agricultural commodities.

Our intention in appearing before the committee is not to present you with mountains of statistics. On the contrary, we view the debate initiated by Mr. Mazankowski's paper, *Freedom to Move*, as one involving contending visions of what Canada's transportation should be or become. Indeed, it is not difficult to speculate that *Freedom to Move* is a precursor of the soon-to-begin negotiations on free trade with the United States.

As we see it, the federal government is seeking to recapitulate the U.S. experience with transportation deregulation. Reportedly, the rationale rests on a desire to promote greater reliance on competition and market forces, a reduction of government interference and regulation, and the creation of a regulatory process that is open and accessible.

The federal government's initiative derives from an apparently ideological commitment to the freer movement of capital, the projected creation of new or expanded opportunities for capital investment and accumulation, an anticipated reduction of budgetary deficits and a reduced public involvement in directing or influencing capital investment decisions.

The Chairman: Mr. Wagner.

Mr. Wagner: Yes?

• 1505

The Chairman: You are going to take the full half hour reading this, because it is not that short. You have 9 pages. I really think you should give us the highlights, because otherwise we cannot have questions. We can read this. Our staff have your brief, and they are going to read it. Frankly, members have not read it, but they are going to read it. If you give us the highlights, then we can get to questions, because that is what is most productive.

Mr. Wagner: We will do it your way, then.

The Chairman: You can do it your way, but it is not good for you to do it that way, with respect.

Mr. Wagner: In a nutshell, Mr. Chairman, what we are concerned about are those items not addressed in *Freedom to Move*, particularly the impact on employment levels and the erosion, if you want to put it that way, or the potential erosion, of a community structure and a market structure that thousands of people have come to rely on in western Canada, and indeed, I think, in other parts of the country. For example, in our industry there are currently 1,200 grain delivery points serviced by some 2,700 elevator operations employing approximately 5,500 to 6,000 workers.

The foregoing efforts, and we refer to the Phaer report issued by Mr. Gemmell, the Review of the Western Grain Transportation Act, the provision for variable freight rates, and so forth, we see these as being linked to the spirit of *Freedom to Move*. All of these efforts together, in our opinion,

[Traduction]

de près de 100 pour 100 de nos membres se rattache à la production ou à l'acheminement de biens agricoles.

Notre intention n'est pas de vous asséner des statistiques. Au contraire, le débat lancé par le document *Aller sans entraves* présenté par M. Mazankowski donne lieu à la présentation de points de vue divergents sur la future politique des transports du Canada. De fait, il ne faut pas être grand clerc pour deviner que le document *Aller sans entraves* annonce les négociations sur le libre échange qui vont bientôt commencer avec les États-Unis.

Le gouvernement fédéral cherche, à notre avis, à reproduire l'expérience américaine en matière de déréglementation des transports. De fait, le gouvernement désire encourager une plus grande concurrence ainsi qu'une plus grande liberté de marché, réduire son intervention et créer un processus de réglementation libre et accessible.

L'initiative du gouvernement fédéral découle d'un engagement apparemment idéologique envers une plus grande circulation des capitaux, vers la création de nouvelles possibilités d'investissement ou de possibilité accrue, une réduction anticipée du déficit budgétaire ainsi qu'une diminution de l'intervention des pouvoirs publics eu égard aux décisions d'investissement.

Le président: Monsieur Wagner.

M. Wagner: Oui?

Le président: Vous allez passer toute votre demi-heure à lire ce document, car il n'est pas si court que cela. Il comporte neuf pages. Je crois réellement que vous devriez nous en donner les grandes lignes, sinon nous ne pourrions pas vous poser de questions. Nous pouvons le lire; notre personnel en possède un exemplaire et va le lire. Honnêtement, les députés ne l'ont pas lu, mais ils vont le faire. Si vous nous donner les grandes lignes de votre exposé, nous pouvons ensuite vous poser des questions, ce qui est beaucoup plus productif, à mon avis.

M. Wagner: Nous allons suivre vos conseils.

Le président: Vous pouvez faire comme bon il vous semble, mais permettez-moi de vous dire que la marche à suivre que je vous ai indiquée serait préférable.

M. Wagner: En résumé, monsieur le président, ce qui nous inquiète le plus, c'est tout ce qui ne figure pas dans le document *Aller sans entraves* en particulier son impact sur l'emploi et l'érosion, si vous me permettez cette expression, ou l'érosion éventuelle d'une structure communautaire et d'une structure de marché dont dépendent des milliers de personnes dans l'Ouest du Canada et d'ailleurs, je crois, dans d'autres régions de ce pays. Par exemple, notre secteur compte actuellement 1,200 points de livraison du grain desservis par quelque 2,700 éleveurs qui emploient environ 5,500 à 6,000 personnes.

Ce qui a été accompli jusqu'à présent, et permettez-moi de citer le rapport Phaer rendu public par M. Gemmell, la révision de la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest, les barèmes de transport variables et ainsi de suite, est lié à l'esprit même du document *Aller sans entraves*. Tous ces efforts, à

[Text]

would severely and drastically change the system as we now know it without any provision or information, that we can gather, as to the impact.

Our primary concern is with the emphasis, as expressed by *Freedom to Move*, on a deregulated environment. What assurances do we have, what evidence do we have, that we are going to get better service; that we are going to get cheaper service; that we are going to be able to retain, maintain, or expand employment opportunities in the western economy? Those are our primary concerns.

We can see, for example, initiatives that I think would tie in with *Freedom to Move* which could result in the reduction of grain delivery points from the present 1,200 to 300. This would undoubtedly cost a sizeable number of jobs. Where are those workers going to go; where are the incomes to those rural communities going to go; what will happen to the infrastructure that is lost or deteriorates, and we have not even touched on the other costs, such as the impact of intramodal or intermodal competition, trucking versus rail? None of these studies or initiatives we have seen to date adequately address the fact of increased maintenance costs borne by taxpayers through road transportation as opposed to railway transportation.

And if you go to the very last two pages of our brief, we have some questions for the Minister, through the committee, with regard to labour and with regard to the community in which labour works. And, that is:

What specific adjustment mechanisms does he have in mind for labour in the context of *Freedom to Move*?

If his intention is to liberate capital movement, is he prepared to guarantee labour standards?

Is government prepared to specifically prohibit bankruptcy foreclosures on union contracts, such as we have seen in the United States?

Is his government prepared to concede much more stringent successor rights under deregulation so as to avoid 'double-breasting' as has occurred in the construction industry?

Is his government prepared to insure the strictest and demonstrable health and safety standards on all carriers and shippers?

Is his government prepared to unfetter the right to strike under the Canada Labour Code, so as to enable labour to organize its specific responses to deregulation initiatives of employers?

I guess in concluding, it is the opinion of our union that the whole contents of the *Freedom to Move*, and the reports on which its recommendations are based, should be subjected to much more public discussion and input before legislation is introduced. Accordingly, we ask that the government stay its hand so far as introducing legislation is concerned until ample opportunity for all concerned to make representation has been provided. In that regard, I guess coming from a trade union involved in the grain handling and transportation sector and

[Translation]

notre avis, changeraient le système actuel de fond en comble sans que l'on puisse savoir quelles en seraient les répercussions.

Ce qui nous inquiète avant tout, c'est la priorité donnée à la déréglementation, comme le prévoit le document *Aller sans entraves*. Qui pourrait nous garantir, qui pourrait nous prouver que les services offerts seront meilleurs et moins chers et que nous pourrions conserver, préserver ou même multiplier les perspectives d'emplois dans l'Ouest? Voilà ce qui nous inquiète le plus.

Nous pouvons facilement prévoir, par exemple, des initiatives qui découleraient de ce document et qui entraîneraient une réduction des points de livraison du grain qui serait ramenée de 1,200 à 300. Les pertes d'emplois seraient considérables. Où vont aller ces employés? Où vont aller les revenus de ces collectivités rurales? Que fera-t-on des infrastructures qui se détérioreront sans parler des autres coûts, tels que l'impact de la concurrence intramodale ou intermodale, le transport par camion par opposition au transport par chemin de fer? Aucune des études ou des initiatives que nous avons vues jusqu'à présent ne s'attaque de façon satisfaisante au fait que les contribuables sont appelés à prendre de plus en plus en charge les coûts d'entretien de la voirie au détriment du transport par chemin de fer.

Si vous vous reportez aux deux dernières pages de notre exposé, monsieur le président, vous y constaterez que nous posons certaines questions au ministre, questions portant sur la main-d'oeuvre et sur l'avenir de nos collectivités. Les voici:

A quels mécanismes d'adaptation de la main-d'oeuvre fait-il au juste allusion dans le document *Aller sans entraves*?

S'il a pour intention d'assurer une plus grande circulation des capitaux, est-il disposé à consacrer les normes de travail?

Le gouvernement est-il disposé à interdire expressément toute saisie afférant à des conventions collectives, comme cela a été le cas aux États-Unis?

Son gouvernement est-il disposé à concéder des droits de succession beaucoup plus stricts, lorsque ce secteur sera déréglementé, en vue d'éviter tout «double plastronnage» comme cela a été le cas dans l'industrie de la construction?

Son gouvernement est-il disposé à imposer des normes de sécurité et de santé les plus strictes possibles à tous les transporteurs et expéditeurs?

Son gouvernement est-il disposé à libérer le droit de grève accordé par le Code canadien du travail, pour permettre aux syndicats de réagir collectivement aux initiatives décidées par les employeurs en matière de déréglementation.

En conclusion, notre groupe estime que le public devrait être davantage appelé à discuter et à participer à cet exercice, à l'examen du document *Aller sans entraves* et des rapports dont ces recommandations sont tirées avant qu'un texte législatif ne soit présenté. En conséquence, nous demandons au gouvernement de surseoir à l'introduction d'un texte de loi tant que tous les intéressés n'auront pas eu l'occasion de faire connaître leurs points de vue. A cet égard, venant d'un syndicat implanté dans le secteur de la manutention et du transport du grain et étant

[Texte]

having intimate links with the farm population, I think we are concerned about the short period of time that has been allowed for people who use and rely on the transportation system to develop and make representations regarding what they see as the future's requirements.

• 1510

The Chairman: Mr. Wagner, I want to thank you very much for co-operating with the Chair. You have come to your point, and those questions you asked at the end of your brief are very much on point and are some of the concerns this committee has to wrestle with. I want to assure you, because I do not think you are assured yet, that your brief is being dissected and analysed by the staff who are there; they will go over it with a fine-toothed comb. Frankly, members will be reading it also. So I want to thank you, because we are going to switch into questions. And your concern about the time is frankly shared in part by this committee.

We all are players in the political system, and our instruction in the reference is December 13, which did not go over well with this committee. We are going to produce a meaningful report. It might be only an interim report. Even after that, the legislation will come down the turnpike and then other people and yourselves, when we see the specifics, very well will have another opportunity, or potentially an opportunity, when we see the legislation to put the teeth to the generalities in the *Freedom to Move*.

Our exercise is to stimulate debate. That is why we are very glad you are here today. Frankly, by coming to Winnipeg and other parts of the country, we are trying to awake people to the fact that there are going to be changes and to try to have those changes address many of the points you and others have raised. So we are here to stimulate the debate and that is why we are glad you are here.

The very fact that you have been foreclosed in reading your brief I do not want you to think is a reflection on the contents or the substance of the brief; it is not at all. It is really to get to questions and answers.

Mr. Wagner: I am not too concerned about it being a reflection on the contents, since you only received it today.

The Chairman: That is right. I appreciate that the francophone members of the committee have not objected to any of this, *surtout, monsieur Plourde, parce que vous avez été très bon, parce que vous êtes très gentil, etc.*

Mr. Wagner: One other comment I would like to make in that regard is we have had a hand in preparing the Canadian Labour Congress presentation, and the congress will be meeting with the committee next week. I guess you will have at that time a further elaboration of the kinds of views we have expressed in our brief.

The other thing I would like to raise is we are concerned that the committee has not seen fit to hold hearings in Regina, Saskatoon, or Calgary.

[Traduction]

étroitement associé à la population agricole, ceux qui utilisent le réseau des transports et en dépendent n'ont pas eu suffisamment de temps pour présenter leur point de vue sur ce qu'ils considèrent comme leur avenir et cela nous inquiète.

Le président: Monsieur Wagner, je vous remercie d'avoir bien voulu coopérer. Vous nous avez dit ce que vous vouliez dire et les questions que vous avez posées à la fin de votre mémoire sont au coeur même de ce sujet et représentent des problèmes auxquels le comité doit s'attaquer. Je puis vous assurer, car je ne crois pas que vous le soyez encore, que votre mémoire sera disséqué et analysé par nos chargés de recherche qui sont ici; ils le passeront au peigne fin. Les députés le liront également. Alors je voudrais vous remercier, car nous allons maintenant passer aux questions. D'autre part, certains membres du comité partagent votre opinion sur les délais.

Nous sommes tous protagonistes de ce système politique et nous devons présenter notre rapport dès le 13 décembre, pilule que le comité a eu du mal à avaler. Mais notre rapport sera concret et peut-être provisoire. Un texte de loi sera par la suite présenté ce qui permettra aux intéressés, à vous-mêmes, de présenter de nouveau votre point de vue et rendre le document *Aller sans entraves* encore plus précis.

Nous voulons encourager la discussion. C'est la raison pour laquelle nous sommes très heureux de vous accueillir aujourd'hui. En venant à Winnipeg et en nous rendant dans d'autres villes du Canada, nous essayons de faire savoir aux gens que des changements seront apportés et que ces changements porteront sur nombre des points que vous et d'autres avez soulevés. Nous sommes donc ici pour savoir ce que vous pensez et c'est pourquoi nous sommes heureux de votre présence.

Toutefois, je ne voudrais pas que vous pensiez que si je vous ai empêché de lire votre mémoire, c'était en raison de ce qu'il contenait; rien n'est plus faux. Nous voulons simplement passer le plus rapidement possible aux questions.

M. Wagner: Je ne pensais pas à cela, puisque vous n'avez reçu notre mémoire qu'aujourd'hui.

Le président: Vous avez raison. Je remercie les membres francophones du comité de ne s'être pas opposés à tout ceci, *in particular, Mr. Plourde, I thank you because you have been very kind, etc.*

M. Wagner: Je voudrais également ajouter que nous avons participé à la préparation de l'exposé du Congrès du Travail du Canada qui comparaitra devant le comité la semaine prochaine. Je suppose que ce mémoire développera un peu plus ce que nous avons dit dans notre exposé.

Je voudrais également préciser que nous nous inquiétons du fait que le comité n'ait pas jugé bon de tenir d'audiences à Regina, Saskatoon ou Calgary.

[Text]

The Chairman: Or Quebec City, or St. John's, Newfoundland, or Fredericton, or the Yukon; that is true.

Mr. Wagner: Precisely. There are a lot of major centres, and I would recommend to the committee that they are interested in the process.

The Chairman: Agreed, but we are on the road today and we are here with you today. We admit that it is an abbreviated tour and this is causing a general complaint across the country. Quite frankly, there was a real question as to whether we would even travel, and there was a real question if this committee was going to be seized of the paper. So at least we have come a little way, and the Minister has responded.

Anyway, I am going to call Mr. Ouellet, and then Mr. Angus, I presume, and at 3.30 p.m. this witness is over.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, in . . .

The Chairman: I only admonish you that way so that you will restrict it even further. You have been very good, but so that other members . . .

Mr. Ouellet: I appreciate and accept your directive. Obviously it means that some of the questions I will try to address to the CLC when they appear, or maybe I will talk with our witness after his intervention. Basically, I think that in order to allow others to ask questions I will have only one or two questions.

I was interested in the series of questions you present in your exposé at the end; I guess they are the ones we see in your brief on page eight and page nine. I would like to know from you . . . Basically what you are saying to us and to the Minister is that before he goes ahead with his legislation there are a certain number of steps that should be considered and there are certain areas that should be addressed.

• 1515

I am wondering if what you would like to see is legislative measures, because obviously a Minister or a government could address your question; respond to it. Basically it could be in the form of a letter or it could be in the form of a statement, and that does not hold for very long.

Are you more interested in specific movement in certain legislation that would give additional guarantees to the workers? I have in mind, for instance, the amendments to the bankruptcy legislation that will secure wage earners a preferred position. Are you thinking about much more stringent combines legislation that will indeed be able to prevent an excessive concentration in certain areas, that would indeed prevent predatory pricing that could force out of business certain companies, with loss of jobs for the people in those companies? Is this the type of thing you have in mind? In other words, would you like to see other legislation introduced in the House at the same time as, or possibly before, legislation is presented to deal with *Freedom to Move*?

[Translation]

Le président: Ou à Québec, à Saint-Jean (Terre-Neuve), à Frédéricton ou dans le Yukon; c'est exact.

M. Wagner: Précisément. Le nombre de grandes villes ne manque pas et je recommanderais au comité de s'y rendre.

Le président: D'accord, mais nous sommes en déplacement aujourd'hui et nous sommes ici avec vous. Nous admettons que cette tournée sera très courte ce qui soulève un tollé dans tout le pays de toute façon. Pour vous parler honnêtement, je dois dire que nous nous sommes demandé si nous pouvions même nous déplacer, et le comité se demandait également s'il allait être saisi de ce document. Nous nous sommes au moins rendus jusqu'à vous et le ministre a répondu.

De toute façon, je vais maintenant passer la parole à M. Ouellet qui sera suivi de M. Angus et nous passerons à un autre témoin à quinze heures trente.

M. Ouellet: Monsieur le président, dans . . .

Le président: Je ne vous dis cela que pour que vous soyez le plus bref possible. Vous avez été très gentil, mais pour que les autres députés . . .

M. Ouellet: Je comprends ce que vous avez dit et je l'accepte. Cela signifie de toute évidence que je devrai poser certaines de mes questions au Congrès du Travail du Canada lorsqu'il comparaitra devant nous ou je pourrai même parler à notre témoin après son intervention. Mais je suppose que je n'ai droit qu'à une ou deux questions pour permettre aux autres d'en poser également.

La série de questions que vous posez à la fin de votre exposé a retenu mon attention; ce sont celles qui figurent aux pages huit et neuf de votre mémoire. Et j'aimerais savoir . . . Grosso modo, ce que vous nous dites, à nous et au ministre, c'est qu'un certain nombre de mesures devraient être prises en considération et un certain nombre de problèmes devraient être résolus avant que le ministre ne présente officiellement son texte de loi.

Je me demande si vous préféreriez que des mesures législatives soient introduites car de toute évidence un ministre ou un gouvernement peut répondre à vos questions; il peut le faire sous forme d'une lettre ou d'une déclaration mais cela ne tient pas très longtemps.

Préféreriez-vous qu'une loi consacre ces garanties de travail supplémentaires dont vous parlez? Je pense, par exemple, aux modifications apportées à la législation sur les faillites qui accorde un statut préférentiel aux salariés. Préféreriez-vous une législation relative aux coalitions, beaucoup plus stricte, qui empêcherait effectivement toute concentration excessive dans certains secteurs, qui empêcherait toute concurrence déloyale entraînant la faillite de certaines entreprises et ainsi des pertes d'emplois? Est-ce à quoi vous songez? En d'autres termes, préféreriez-vous qu'une autre loi soit présentée à la Chambre en même temps ou même avant que le texte de loi découlant du document *Aller sans entraves* le soit?

[Texte]

Mr. Wagner: Yes, we would like to see much more stringent guarantees, in the form of legislation, to other pieces of legislation that are reflected in our questions, such as, as you mentioned, the Bankruptcy Act, the Canada Labour Code, both parts V and IV, part V dealing with industrial relations, part IV dealing with occupational health and safety. I guess we see these questions we raise as the kind of issues or guarantees we figure the government should be making before it introduces any drastic changes to the present regulatory régime. We seriously question whether the kind of direction as advocated by *Freedom to Move* is required at all, really, in keeping with the Canadian experience or needs.

Regulation reform I suppose can certainly be considered and any legislation or regulations should be reviewed periodically to update them. But what we see as being advocated in *Freedom to Move* is a wholesale overhaul, or, if you like, abandonment, of an existing method of determining transportation priorities and directions in Canada and an adoption of the experience in the United States. We feel that is a debate which must occur over a much longer period of time. Consequently we would like to see the kinds of guarantees that we seek before the government does anything with deregulation.

Mr. Ouellet: As you realize, in the *Freedom to Move* document there is a proposition to do away with the Canadian Transport Commission, to be replaced by another agency, which will have a very different mandate in many regards. From the labour perspective, do you see this as a plus or a minus? In other words, although you might have some reservations about the CTC, have you viewed the role and the responsibility of the CTC in the past as an element of stability and protection for the workers?

Mr. Wagner: Yes, while on occasion we have all had criticisms of the CTC's operations or of decisions it has made, compared with the alternative we are presented with in *Freedom to Move* the CTC is, in our opinion, the more or most democratic method for having access to transportation decisions or proposals as they affect users of the system. In that regard, we would prefer the CTC to what is being proposed in *Freedom to Move*. The alternative is not that clearly defined. I think the existence of an independent body such as the CTC does enable far greater community involvement in transportation issues and dealing with those issues as they affect the community.

• 1520

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus, five minutes.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Wagner, Ms Steffensen, thank you for appearing before us and providing the brief.

You commented on the experiences you are aware of in the United States relative to the public cost of shifting from one mode to another. You make reference to one particular state with, I think, an increase of 20% to 25% of highway mainte-

[Traduction]

M. Wagner: Oui, nous aimerions que des garanties beaucoup plus strictes soient consacrées dans un texte de loi et dans toutes les autres lois qui intéressent les travailleurs, comme, vous l'avez dit, la Loi sur les faillites, les parties IV et V du Code canadien du travail, la partie IV traitant de la santé et de la sécurité professionnelles et la partie V des relations industrielles. Nous estimons que le gouvernement devrait répondre aux questions que nous posons et qu'il devrait s'attaquer à ces problèmes avant de changer de fond en comble l'actuel régime de réglementation. Nous doutons fort que la voie préconisée par le document *Aller sans entraves* soit la bonne compte tenu de l'expérience ou des besoins propres au Canada.

Nous ne voyons pas d'inconvénients à ce qu'une réforme de la réglementation soit envisagée ou à ce que toute législation ou règlement soit revu périodiquement en vue de les actualiser. Mais le document *Aller sans entraves* représente un changement radical et global et, je dirais même, un abandon de la façon dont la politique des transports du Canada est arrêtée au profit de l'expérience américaine. Nous estimons que ce débat devrait durer beaucoup plus longtemps. Par conséquent, nous aimerions que ces garanties nous soient accordées avant que le gouvernement ne songe à déréglementer ce secteur.

M. Ouellet: Comme vous le savez, le document *Aller sans entraves* propose de remplacer la Commission canadienne des transports par un autre organisme, qui sera doté d'un tout autre mandat à de nombreux égards. Du point de vue des syndicats, est-ce un inconvénient ou un avantage? En d'autres termes, même si vous avez quelques réserves à propos de la CCT, le rôle et les responsabilités qu'étaient les siennes par le passé contribuaient-elles à protéger les salariés?

M. Wagner: Oui, même si de temps à autre, nous avons critiqué les décisions ou les mesures prises par la CCT, nous pensons, aux vues de ce que le document *Aller sans entraves* nous propose, que la CCT constitue le moyen le plus démocratique d'avoir accès aux propositions ou décisions prises en matière de transport qui touchent les usagers du système. À cet égard, nous préférons la CCT à ce que propose le document *Aller sans entraves*. De toute façon, cet autre organisme n'est pas très bien défini. Je crois que l'existence d'un organisme indépendant comme la Commission canadienne des transports permet au public de participer davantage au débat portant sur les questions de transport et sur les répercussions que pourrait avoir toute décision sur la population.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Monsieur, vous avez cinq minutes.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Wagner, madame Steffensen, je vous remercie de votre visite et du mémoire que vous nous présentez.

Vous nous avez parlé de l'expérience américaine que vous connaissez et de ce qu'il en coûte au public pour passer d'un mode de transport à un autre. Vous avez mentionné surtout un État où les coûts d'entretien des routes ont augmenté de 20 à

[Text]

nance costs. Do you have any other examples that you have not included in the brief that you can provide us with?

Mr. Wagner: Not specifically at the moment. We are in the process of gathering more and more information, but no, not specifically, because primarily not many studies have been done as yet, certainly in Canada, to compare trucking to rail, and relatively few studies have been done in the United States, such as the one in Montana. But, if you are familiar with rural Saskatchewan at all or the rural road system, people know by direct experience without in-depth studies what heavy truck hauling does to highways and roads. You can see it because you drive on it.

Mr. Angus: Do the trucking companies not argue that through their licence fees and the fuel taxes they pay they are in effect reimbursing the public treasury for those increases in costs?

Mr. Wagner: They may argue that, but I would suggest that the amount that goes towards highway maintenance from those taxes is a very, very small portion in relation to the amount of use they exact from the same roadbed.

Mr. Angus: On page 3 of your brief you make reference to some projections for the loss of employment opportunities as a result of, I guess, branch line abandonment, which I would assume means freedom to exit from particular services. Are there any replacement jobs out there?

Mr. Wagner: There would be some replacement jobs in the resulting fewer and larger grain elevator facilities, although it is very difficult to predict how many jobs would replace those lost on branch lines and through the elimination of delivery points. Some additional jobs may be created in the form of trucking of grain; however, those will tend to be highly seasonal, highly irregular and extremely unstable types of employment compared to, say, working in a grain-gathering facility.

Furthermore, that is just the tip of the iceberg. All of these jobs represent incomes to smaller communities. They have a spin-off effect. The existence of a grain-handling facility in a community attracts other business. It has an impact on small businesses in those communities. So this is just the tip of the iceberg.

The other thing I should point out—and it is one of the reasons why we raised labour standards in our brief—is this: whether the committee is aware or not I am not sure, but currently the majority of grain elevator workers can be compelled for 20 weeks of the year to work up to 48 hours per week without any additional compensation and up to 60 hours per week with only time off in lieu. There is no limit on the number of days per week, and there is no specific limit on the number of hours per day.

Mr. Angus: When you say 'compelled', compelled by whom?

Mr. Wagner: They can be compelled by employers.

[Translation]

25 p. 100. Avez-vous d'autres exemples à nous donner qui ne seraient pas mentionnés dans votre mémoire?

M. Wagner: Nous n'avons pas d'exemple précis pour le moment. Nous en sommes en train de recueillir davantage de renseignements, mais nous ne pouvons rien vous dire de précis pour l'instant, car il n'y a pas beaucoup d'études qui ont été faites jusqu'à ce jour, au Canada surtout, pour comparer le transport par camion au transport ferroviaire, et très peu d'études ont été faites aux États-Unis comme celle du Montana. Cependant, si vous connaissez la région rurale de la Saskatchewan ou son réseau de routes rurales, avec l'expérience sur place vous n'avez pas besoin de faire des études en profondeur pour savoir les dégâts que le passage des camions lourds peut causer aux routes et aux autoroutes. On s'en rend compte lorsqu'on conduit sur ces routes.

M. Angus: Est-ce que les sociétés de camionnage ne prétendent pas qu'en payant la redevance sur le permis et les taxes sur le carburant ils remboursent le Trésor public de ces coûts additionnels?

M. Wagner: Ils peuvent le prétendre, mais je peux vous assurer que ces sommes constituent une très très petite portion de ce qu'il faut dépenser pour l'entretien des autoroutes à cause de l'utilisation qu'ils font de ces dernières.

M. Angus: À la page 3 de votre mémoire, vous mentionnez des projections concernant les pertes d'emplois suite à l'abandon de lignes secondaires, ce qui signifie, j'imagine, la possibilité d'abandonner certains services. A-t-on créé des emplois pour les remplacer?

M. Wagner: Il y en aura à cause des installations plus importantes et moins nombreuses de silos, même s'il est difficile de prédire combien d'emplois seront créés pour remplacer ceux qui disparaîtront sur les lignes secondaires et par l'élimination des points de service. Des emplois du CN sont créés pour transporter les céréales par camion, cependant, ce seront des emplois très saisonniers, très irréguliers, et extrêmement instables comparativement au travail dans les installations où sont entreposées les céréales.

Par ailleurs, ce n'est là que la pointe de l'iceberg. Tous ces emplois représentent des revenus pour les petites localités. Ils ont des retombées économiques. Si une localité possède une installation pour la manutention des céréales, d'autres entreprises sont attirées. Les petites entreprises en subissent donc les effets. C'est donc la pointe de l'iceberg.

Je voulais souligner également ceci—et c'est une des raisons pour lesquelles nous avons parlé des normes de travail dans notre mémoire: Le Comité sait-il que la majorité des employés des silos sont forcés de travailler pendant 20 semaines par an jusqu'à 48 heures par semaine sans salaire additionnel et jusqu'à 60 heures par semaine, ce qui est uniquement compensé par du temps libre. La semaine de travail n'est pas limitée pas plus que les horaires quotidiens.

M. Angus: Lorsque vous dites qu'ils sont forcés, ils sont forcés par qui?

M. Wagner: Par les employeurs.

[Texte]

Mr. Angus: Under what authority—the collective agreement in place or the legislation of the province?

Mr. Wagner: Under the legislation of the Department of Labour, Labour Canada.

Mr. Angus: To which province or provinces are you referring?

Mr. Wagner: All of them.

Mr. Angus: So clearly, even without it*Freedom to Move, you are looking for changes within the regulatory environment that affects your workers.

• 1525

Mr. Wagner: Well, indeed, it was Labour Canada that for years exempted grain elevator companies from the labour standards provisions of the Canada Labour Code respecting hours of work for people in charge of operating elevators. Labour Canada then amended its decision and introduced special regulations, which became effective in 1980. Those special regulations are the ones which enable an employer to work an individual employee up to 60 hours a week, 7 days a week, if it chooses.

Mr. Angus: Without additional compensation.

Mr. Wagner: No additional compensation in the form of money.

Mr. Angus: Is there a difference between prairie elevators, as opposed to west coast and Thunder Bay, in that regard?

Mr. Wagner: Yes, there is. Prairie elevators are usually operated by two, three, sometimes four workers. They can be subjected to very heavy pressure of demand for the use of that facility at different times of the year.

Mr. Angus: But I was thinking more of the legislation.

Mr. Wagner: Oh, yes. Prairie grain elevators for a long time were specifically exempted from the application of the Canada Labour Code standards respecting hours of work.

Mr. Taylor: I wonder if you would outline in a little more detail what you mean in the last item, (f). You would like the government to 'unfetter' the right to strike under the Canadian Labour Code. You want some regulations done away with there?

Mr. Wagner: If we are going to have full-bore deregulation in transportation, labour, through its collective bargaining arrangements, is going to have to make some adjustments. If you like, in a business tussle between two equal partners, we would find in *Freedom to Move* that capital would have been liberated, if you like. However, the trade union component is still saddled with the fetters that exist in the Canada Labour Code on the right to withdraw their services, because you must serve the Minister of Labour with notice. He can impose conciliation on you. He can drag out the length of that conciliation indefinitely. If that conciliation does not result in a settlement, he can impose a conciliation commissioner and extend that process indefinitely. If you are looking at a very short disruption to deliver your point, if you like, the Minister

[Traduction]

M. Angus: En vertu de quelle autorité—la convention collective en vigueur où la Loi de la province?

M. Wagner: En vertu de la Loi du ministère du travail, Travail Canada.

M. Angus: De quelle province ou de quelles provinces parlez-vous?

M. Wagner: De toutes.

M. Angus: De toute évidence, même sans ce programme d'*Aller sans entraves*, vous aimeriez donc que la réglementation qui touche les travailleurs soit modifiée.

M. Wagner: C'est bien Travail Canada qui pendant des années a dispensé les sociétés de silo de respecter les horaires fixés par le Code du travail du Canada pour les exploitants. Travail Canada a ensuite modifié sa décision et a adopté une réglementation spéciale qui est entrée en vigueur en 1980. Cette réglementation spéciale permettait à un employeur de demander à un employé de travailler jusqu'à 60 heures par semaine, et sept jours par semaine s'il en décidait ainsi.

M. Angus: Sans supplément de salaire.

M. Wagner: Sans compensation monétaire.

M. Angus: Y a-t-il une différence sous ce rapport entre les silos des Prairies et ceux de la côte ouest et de Thunder Bay?

M. Wagner: Oui. Les silos des Prairies sont habituellement exploités par deux, trois ou parfois quatre employés. La pression de la demande est parfois très forte à certains moments de l'année.

M. Angus: Je songeais plutôt à la loi.

M. Wagner: Oh oui. Les silos des Prairies sont depuis longtemps exemptés des dispositions du Code du travail pour ce qui est des heures de travail.

M. Taylor: Pourriez-vous nous donner plus de détails, que voulez-vous dire à votre dernier alinéa (f). Vous voudriez que le gouvernement n'impose plus de restriction sur le droit de grève en vertu du Code du travail du Canada. Vous voulez également qu'on se débarrasse de certains règlements n'est-ce pas?

M. Wagner: Il faudra faire certains ajustements si nous voulons complètement déréglementer les transports, les syndicats, dans le cas des négociations collectives. S'il y avait lutte entre deux associés égaux, nous trouverions, si vous voulez, dans le projet «*Aller sans entraves*» que la principale serait libérée. Cependant, la composante syndicale est toujours entravée par les présentes dispositions du Code du travail du Canada sur le droit de supprimer un service, étant donné qu'il faut d'abord en aviser le ministre. Celui-ci peut imposer la conciliation. Il peut étirer cette conciliation indéfiniment. Si la conciliation ne donne pas lieu à un règlement, il peut imposer un arbitre de conciliation et prolonger indéfiniment ce processus. Si on prévoit une courte interruption, le ministre

[Text]

can upset the timing and tip the balance in favour of the employer.

Mr. Taylor: I appreciate that answer. Actually, in my view the Labour Code does not come under *Freedom to Move*.

Mr. Wagner: But the unions do who have to respond to *Freedom to Move*.

Mr. Taylor: But what I want to say is that in *Freedom to Move* we are actually trying to unfetter the movement of goods across this country. Just as you want to unfetter something in the Labour Act, we want to unfetter the transportation system. In doing that, in connection with one of your points, safety is not negotiable. Safety is definitely not negotiable in the whole deal.

Mr. Wagner: I am glad to hear that, but I guess I would put a question to you, Mr. Taylor. If the railways, for example, are allowed to sell part of their facilities to short-line railway companies, who is going to monitor health and safety standards on the short lines? Do you know how many health and safety inspectors there are now in western Canada? There are four in Saskatchewan, that I am aware of.

Mr. Taylor: Whatever is required . . . certainly there are not sufficient inspectors right now. So we certainly are not going to make this situation worse. If anything, it is going to get better.

Mr. Wagner: As I understand the amendments to the Canada Labour Code which become effective next June, responsibility for enforcing health and safety standards in rail transportation will shift to Labour Canada.

Mr. Forrestall: It is already there.

Mr. Taylor: I think it is already there.

But *Freedom to Move* involves the transportation systems of Canada. At the present time, do you think it is fair that between railways and truckers . . . ? For instance, truckers have to go through a Highway Traffic Board even to invest their money. If they want to go extra-provincial, they have to go to two, three, four, or whatever number of provinces they have to go into, at a cost of thousands of dollars, whereas the railways and the airlines have one authority to go to. Do you think that is fair?

Mr. Wagner: If you are talking about introducing or eliminating redundancies and inconsistencies in legislation, I do not think you are going to get any dispute from us. Uniformity and consistency of administration are always to be desired regardless of what we are talking about.

• 1530

However, let us look on the other side of the coin. If we are going simply to open the doors and allow anyone to enter and compete, promise a service, make an investment, go broke, withdraw, then are we going to end up with the type of

[Translation]

peut changer la période et faire pencher la balance en faveur de l'employeur.

M. Taylor: Je vous sais gré de cette réponse. De fait, à mon avis le Code du travail n'entre pas dans le cadre d'«Aller sans entraves».

M. Wagner: Cependant, les syndicats en sont concernés par ce programme puisqu'ils doivent s'y conformer.

M. Taylor: Je voulais souligner que par ce projet «Aller sans entraves» nous voulons débloquent le transport des marchandises. De la même façon que vous voulez débloquent quelque chose dans la Loi sur le travail, nous voulons débloquent le système des transports. Ce faisant, et j'ai rejoint une des questions que vous avez soulevée, la sécurité n'est pas négociable. Elle ne l'est absolument pas dans toute cette entreprise.

M. Wagner: Je suis heureux de l'entendre, mais je voudrais vous poser une question, monsieur Taylor. Si les sociétés de chemins de fer, par exemple, peuvent vendre une partie de leurs installations à des sociétés de chemins de fer qui desservent de courts trajets, qui va contrôler l'application des normes de santé et de sécurité sur ces courts trajets? Dans l'Ouest du Canada, savez-vous combien il y a d'inspecteurs de la santé et de la sécurité? Il y en a quatre en Saskatchewan, à ma connaissance.

M. Taylor: Il y aura ce qu'il faudra . . . il n'y en a certainement pas assez présentement. Nous n'allons certainement pas empirer les choses. Au contraire, nous allons les améliorer.

M. Wagner: Si j'ai bien compris, les amendements proposés au Code du travail entreront en vigueur en juin prochain et c'est Travail Canada qui sera chargé d'appliquer les normes de santé et de sécurité pour le transport ferroviaire.

M. Forrestall: C'est déjà le cas.

M. Taylor: Je crois que c'est déjà ce qui se fait.

Toutefois, le projet «Aller sans entraves» rejoint tous les modes de transport au Canada. Pour le moment, croyez-vous que ce soit juste qu'entre les sociétés de chemins de fer et les associations de camionneurs . . . ? Les camionneurs doivent par exemple s'adresser à une commission de la circulation routière même pour investir leur argent. S'ils veulent sortir de la province, ils doivent s'adresser à deux, trois, quatre commissions, selon le nombre de provinces où ils veulent se rendre, cela leur coûte des milliers de dollars, alors que les sociétés de chemins de fer et les compagnies aériennes ne doivent s'adresser qu'à une autorité. Croyez-vous que ce soit juste?

M. Wagner: Si vous voulez parler de l'introduction ou de l'élimination de ce qui fait double emploi ou du manque d'uniformité de la loi, je ne crois pas que nous soyons prêts à vous contredire. L'uniformité et la cohérence de l'administration laissent toujours à désirer, dans tous les domaines.

Examinons cependant l'autre aspect de la question. Si nous ouvrons toute grandes les portes et que nous permettons à tous ceux qui le veulent de venir s'établir sur le marché, de promettre un service, de faire des investissements, de faire faillite et

[Texte]

experience such as happened to the Oneida transportation company in Carlsbadt, New Jersey, where a profitable, good service was eventually driven into foreclosure to seek protection from its creditors by larger monopolistic interests?

Mr. Taylor: When you start mentioning things like that, why should John Doe not, if he has the money and wants to invest it, provide work for people and why should he not be allowed to get into the industry if he has an opening instead of some bureaucracy telling him he cannot invest his money?

Mr. Wagner: Okay, but is John Doe going to be able to ensure health and safety standards?

Mr. Taylor: He has to. That is non-negotiable.

Mr. Wagner: Who is to tell him that?

Mr. Taylor: That is part of the law. We are not changing that.

Mr. Wagner: Who is to monitor if his drivers are working excessively long hours and there are no safety hazards?

Mr. Taylor: Who monitors it now? The Highway Traffic Board says: You cannot come in because we already have a trucker there who might be adding more trucks every day; we cannot let a new man in. So he cannot invest his money and so another number of jobs are gone. A lot of communities might be served by that new trucker. The present people do not have a complete monopoly. You have to give the new people a chance as well.

Mr. Wagner: Perhaps I could give you one final answer based on personal experience. I grew up in a prairie town where the railway, CN, used to deliver the freight. They were allowed to discontinue freight hauling to those communities along that line. The communities were all promised trucking service, and indeed for a few years truckers came in. They no longer exist. There is no more rail freight service. The people now have to haul their own goods on an individual basis. I guess that is an example of one form of deregulation that did not benefit the community overall.

Mr. Taylor: That was under the present system, was it not? This is what we want to change. You do not want . . .

Mr. Wagner: It was part of the National Transportation Act.

The Chairman: Mr. Taylor, your time is over.

Mr. Wagner, I want to commend your brief and again to reassure you that it will go into the hopper of grey matter you see over there along the wall, and also some of the general points of course are going to be covered in the national brief of the Canadian Labour Congress.

[Traduction]

puis de retirer leurs billes, je crains que nous ne nous retrouvions dans une situation semblable à celle qui s'est produite lorsque la société de transport Oneida de Carlsbadt, au New Jersey, qui fournissait de bons services rentables, a finalement été acculée à la faillite par des monopoles importants.

M. Taylor: Face à ce genre d'argument, je vous demande, à mon tour, pourquoi M. Untel serait empêché, par un fonctionnaire quelconque, d'investir de l'argent et, de créer des emplois et de s'établir sur ce marché?

M. Wagner: Peut-être, mais ce M. Untel va-t-il pouvoir respecter les normes de sécurité et de santé au travail?

M. Taylor: Il faudra bien, car ce sont des normes qui ne sont pas négociables.

M. Wagner: Qui va le lui dire?

M. Taylor: Ce sera prescrit par la loi. Nous ne changeons rien à cela.

M. Wagner: Qui va l'empêcher d'imposer à ses chauffeurs des journées de travail excessives, qui va s'assurer qu'il respectera bien les normes de sécurité?

M. Taylor: Qui le fait en ce moment? La Commission de la circulation routière l'empêche actuellement de s'établir sur le marché parce que le camionneur qui le dessert déjà peut augmenter le nombre de ses camions et que, par conséquent, il n'a pas besoin d'un concurrent. Il ne peut donc pas investir son argent et créer de nouveaux emplois. Or, cette nouvelle société de camionnage pourrait desservir un grand nombre de localités et serait fort utile. Les camionneurs déjà établis sur ce marché n'ont pas un monopole total, et il faut donner une chance à ceux que cela intéressent.

M. Wagner: En guise de conclusion, je vais parler d'une expérience que j'ai vécue. J'ai grandi dans une ville des Prairies, où le CN assurait des services de transport des marchandises. Le CN a été autorisé à cesser de desservir les localités avoisinantes. En contrepartie, on avait promis à ces dernières des services de camionnage, et c'est ce qui s'est passé pendant quelques années, mais ces services ont eux aussi disparu. En l'absence de services de camionnage et de transports ferroviaires, les gens sont maintenant obligés de transporter eux-mêmes leurs marchandises. C'est un exemple qui vous montre bien qu'un certain type de déréglementation n'a pas profité à la collectivité.

M. Taylor: Cet exemple s'est produit dans le cadre du système actuel, n'est-ce pas? Or, c'est justement une raison pour laquelle nous voulons l'échanger. Vous ne voulez pas . . .

M. Wagner: Ce genre de situation était conforme à la Loi nationale sur les transports.

Le président: Monsieur Taylor, votre temps est écoulé.

Monsieur Wagner, j'aimerais vous remercier de nous avoir présenté un exposé fort intéressant, et je peux vous assurer qu'il sera pris en considération parmi toute cette pelletée de matière grise que vos voyez le long du mur . . . ! Certaines de vos remarques générales seront reprises dans le mémoire national du Congrès du travail du Canada.

[Text]

Mr. Wagner: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We have to wrestle with some of the problems you have left us.

Thank you.

I now call the next witness, Novacor. Appearing for Novacor, I understand, will be Mr. Rolland Frakes and perhaps Mr. Shepherdson.

Mr. Frakes, welcome. You sent your brief to Ottawa. It got to Ottawa and has already been dissected by our staff and members have had a chance to look at it. If you could just give us the highlights, perhaps an overview, of your brief, then we will throw it open to questions.

Mr. Rolland G. Frakes (Senior Vice-President, Novacor Chemicals Ltd.): What the brief did not cover is really what we are and what we do. I have included a small fact sheet here that I will précis very quickly because I would prefer to deal with questions rather than represent.

Fundamentally we are in the bulk chemical business and we operate in Joffre, Alberta a facility that is one of the larger shippers in western Canada. We probably employ about 600 people and move several million tonnes of product around, and in our type of business we are really captive to the railroads. You will see in this hand-out the distribution of our products and the way we move them. We normally operate about 1,500 railcars. We have about a 27-cable switchyard to handle this and it is not like shipping coal. We ship very, very many small shipments; two- or three-car shipments are routine for us. At the present time our products are moving about 20% overall within Canada; about 75% overall into the U.S. and a small amount offshore. The offshore can change, obviously, as prices change. There are little maps in this handout that explain what we do with this product.

• 1535

Distribution is a very important part of our cost structure. I would like to direct you to page 5 in the supplementary handout. About 20% of our sales value at the customer level goes to distribution costs. So we are of course very glad at the initiative taken by your organization. Of that the transportation costs, depending on our product—and we have given you two examples here which account for the bulk of our shipments—direct transportation is between 58% and 80%. By direct transportation I mean money we pay to people who haul things. There are certain capital charges against the leases, but a good rule of thumb is that about 20% of our gross selling price is chewed up in distribution costs.

Mr. Forrestall: Twenty percent?

Mr. Frakes: Just about 20%; obviously it will vary slightly by the destination, but not really that much.

[Translation]

M. Wagner: Merci, monsieur le président.

Le président: Il nous reste maintenant à nous attaquer aux problèmes dont vous nous avez parlé.

Merci.

Je vais maintenant donner la parole aux témoins suivants, soit les représentants de Novacor. Il s'agit de M. Rolland Frakes et de M. Shepherdson, je crois.

Monsieur Frakes, je vous souhaite la bienvenue. Vous avez envoyé votre mémoire à Ottawa, et il a déjà été disséqué par notre personnel; les députés ont ainsi eu l'occasion d'en prendre connaissance. Je vous demanderais donc de nous en exposer les points essentiels avant de passer aux questions.

M. Rolland G. Frakes (vice-président principal de Novacor Chemicals Ltée.): Notre mémoire ne contient pas de descriptions de notre société et de nos activités. Je vais donc vous en parler brièvement car je préfère répondre à vos questions plutôt que de faire un monologue.

Nous nous occupons essentiellement de la fabrication de produits chimiques en vrac, et notre usine est implantée à Joffre, en Alberta, où nous constituons un des expéditeurs les plus importants de l'Ouest du Canada. Nous employons à peu près 600 travailleurs et faisons transporter plusieurs milliers de tonnes de produits; étant donné notre branche d'activité, nous sommes vraiment captifs des sociétés de chemins de fer. La feuille qui vous est distribuée vous montre la répartition de nos produits et la façon dont nous les acheminons à destination. Nous utilisons en moyenne environ 1,500 wagons de chemins de fer, que nous chargeons dans une gare de triage à 27 cables. Croyez-moi, ce n'est pas la même chose que de charger du charbon. La plupart de nos expéditions sont de petites quantités, généralement de deux ou trois wagons à la fois. À l'heure actuelle, 20 p. 100 de nos produits sont expédiés au Canada, 75 p. 100 aux États-Unis et le reste à l'étranger. Ces derniers 5 p. 100 varient bien sûr en fonction du prix. Les petites cartes de la feuille qui vous est distribuée vous expliquent ce que nous faisons avec ce produit.

La distribution est un élément très important de notre structure de coûts. Je vais vous demander de vous reporter à la page 5 de la brochure supplémentaire. Les coûts de distribution représentent environ 20 p. 100 de la valeur de nos ventes à la consommation. Nous sommes donc ravis de l'initiative prise par votre comité. Sur ce montant, les frais de transport représentent 58 et 80 p. 100, mais cela varie selon le produit, et nous vous donnons ici deux exemples qui s'appliquent à la majeure partie de nos expéditions. Ces frais de transport, que je qualifie de directs, sont les sommes que nous versons à celui qui transporte nos produits. Il y a bien sûr des loyers à payer, mais grosso modo, environ 20 p. 100 de notre prix de vente brut est absorbé par les coûts de distribution.

M. Forrestall: Vingt pour cent?

M. Frakes: À peu près. Bien sûr, cela varie selon le lieu de destination, mais pas de beaucoup.

[Texte]

We move about 95% of our product by rail. Obviously the overseas shipments get moved by rail to the port. Technologically there is no other way to move it and it is not feasible to use many other modes of shipment.

Page 7 of the supplementary shows you how important good railway service is to us. As you can see, our major competition is centered in the southern U.S., and you can see that we have to overcome a distance disadvantage as well as a cost disadvantage getting there.

Our brief, we think, made four points. We like the idea of a flexible, commercially oriented transportation sector. We think that is the way to go. We like the idea of more competition between the railways, but we recognize the realities of Canada—that there are only two major railway companies, from our point of view, that have access to the North American and the offshore market. There has to be some degree of regulation. We think cost-competitive access to both those major systems is the single most important thing you could do for our business. There is nothing that you can do for us that compares to cost-competitive access to both systems.

We also support fairly vigorously the ability to negotiate confidential contracts. This is what we compete against when we are selling in competition with our other U.S. manufacturers, and we see no reason why this cannot be handled. Really that is all our brief says. Those are the four points we made. We have a brief outline of what we are, and I would rather spend the time on questions.

The Chairman: Mr. Frakes, thank you very much; we certainly would too. Your brief is clear and concise and relatively short. The first questioner is Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much. I would like to thank the witnesses, Mr. Chairman, as you said, for a succinct brief that is to the point.

I would say to the gentlemen that much of what you have identified we have heard from other witnesses, but there are two areas I would like to explore with you.

Reading between the lines in your brief I sort of have the impression that, unlike other witnesses—industry witnesses who have come forward—you seem to be telling us that we cannot really expect to impose American-style deregulation on the Canadian transportation reality. I almost hear words of caution as much as you seem to be saying that ideologically you like deregulation; you like getting rid of the layers of red tape, but you almost are telling us to be cautious. Why?

[Traduction]

Nous faisons transporter à peu près 95 p. 100 de nos produits par voie ferrée. Pour ce qui est de nos exportations, le produit n'est bien sûr transporté par voie ferrée que jusqu'au port d'embarquement. La technologie ne nous permet pas de transporter notre produit autrement, et nous n'avons donc pas le choix entre plusieurs modes de transport.

La page 7 de la brochure supplémentaire vous donne une idée de l'importance, pour nous, d'avoir accès à un bon service ferroviaire. Comme vous le voyez, nos principaux concurrents se trouvent dans le sud-est des États-Unis, et nous devons donc compenser ce désavantage de la distance, notamment les frais supplémentaires que cela représente pour acheminer nos produits sur ces marchés.

Notre mémoire s'articule autour de quatre thèmes principaux. Le concept d'un secteur des transports à structure souple et essentiellement commerciale nous plaît. À notre avis, c'est l'orientation qu'il faut choisir. Nous sommes en faveur d'une concurrence accrue entre les sociétés de chemins de fer, mais nous sommes conscients des contraintes des réalités canadiennes, où deux sociétés de chemins de fer seulement ont l'envergure suffisante pour desservir le marché nord-américain et les marchés extérieurs. Il faut donc un certain niveau de réglementation dans ce secteur. La meilleure chose que vous puissiez faire pour notre industrie, c'est de nous permettre de choisir librement entre ces deux systèmes, et ce, en fonction de leurs tarifs. C'est la chose la plus importante que vous puissiez faire pour nous.

Nous sommes également d'ardents défenseurs du principe des contrats confidentiels. C'est une pratique fort répandue chez nos concurrents américains, et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas en faire autant. Voilà donc les trois principaux thèmes que nous abordons dans notre mémoire. Nous vous donnons également un bref aperçu des activités de notre société, mais je préférerais maintenant répondre à vos questions.

Le président: Monsieur Frakes, nous vous remercions beaucoup; nous aussi, nous préférons vous poser des questions. Votre mémoire est très clair et très concis. Le premier à prendre la parole sera M. Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup. Permettez-moi d'abord de remercier les témoins, monsieur le président, qui nous ont, comme vous l'avez dit, présenté un mémoire extrêmement succinct.

La plupart des aspects que vous avez abordés l'avaient déjà été par d'autres témoins, mais j'aimerais m'attarder avec vous sur deux questions précises.

J'essaie de comprendre ce que sous-entend votre mémoire, et j'ai l'impression que, contrairement aux autres représentants de votre industrie qui ont comparu devant notre Comité, vous semblez affirmer que nous ne pouvons pas prétendre imposer au secteur canadien des transports une déréglementation semblable à nos voisins du sud. Vous nous invitez presque à la prudence en même temps qu'idéologiquement, vous semblez aimer la déréglementation; vous êtes contents de vous débarrasser d'une bureaucratie tatillonne, mais vous nous dites presque d'être prudents. Pourquoi?

[Text]

[Translation]

• 1540

Mr. Frakes: I think it is the recognition that we do not have other options. We are very conscious that we are captives to the railroad system, both technologically and physically. We are saying that, yes, we would like it as free, but we can visualize situations where there is some need for regulation.

Mr. Tobin: Sir, I ask that question because I think it is important. We have not heard that statement very often. We have heard people who were either for, holus-bolus, or against, holus-bolus, but very few who have made that kind of comment.

You indicate in your brief that you believe that those who come before this committee to give their views ought to be given an opportunity to comment on proposals that will be contained in the legislation presumably to be brought forward in the new year, before the legislation is presented to the House. How would you propose that be done? I think it is an interesting suggestion. Again, it is not something we have heard before.

Mr. Frakes: What we were thinking there is sometimes I have seen examples in other areas of regulatory matters, or when you try to deregulate something, where the intent of the legislation may be fine but the actual mechanics of applying it simply do not work in a given business, and that is what we were trying to guard against. A kind of a dry run type of approach is what we were thinking of. If you are going to write the legislation in that way, how is the regulation actually going to be applied was what was in our mind.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to ask the witness a more substantive question, and that is the whole matter of captive shippers. We have heard from numerous groups who have come before us and said they are excited and they are totally supportive of deregulation but predicated upon a couple of things; and fundamentally in the case of shippers, one of them has always been that joint line rates be established. And as you know, the railways are lobbying this group and the Minister very hard to eliminate in the legislation any possibility of joint line rates.

So I want to ask you how important joint line rates are to your support of the legislation. And more in particular, on page 6, you say to the committee a number of interesting things. In paragraphs (a) to (c) you talk about access charges with respect to joint line rates. I want to know what you mean by access charges. You say the rates should be cost-based, and I want to know how much above the cost do you think the rates should be. In other words, do you believe that an originating railway should be permitted a level of profit which reimburses him for his original investment the carrier has sunk into the track which leads from the shipper's siding to an interchange? What do you mean by access charges, and what do you mean by cost?

M. Frakes: C'est parce que nous reconnaissons, je crois, que nous n'avons pas d'autre choix. Nous sommes très conscients d'être captifs du système ferroviaire, sur les plans technologique et physique. Nous affirmons que nous aimerions être libres, mais nous pouvons nous rendre compte que dans certaines situations, il faudrait une réglementation.

M. Tobin: Monsieur, je vous ai posé la question, car elle est importante, à mon avis. Nous n'avons pas entendu très souvent cette déclaration. Nous avons entendu des gens qui étaient pour que tout cela se fasse en vitesse, ou contre, mais très peu nous ont fait ce genre de remarques.

Vous mentionnez dans votre mémoire qu'à votre avis, ceux qui se présentent devant le Comité pour faire connaître leur opinion devraient avoir l'occasion de commenter les propositions que contiendra le projet de loi, qui sera probablement présenté lors de la nouvelle année, avant qu'il ne soit déposé à la Chambre. Comment faudrait-il faire? La suggestion est intéressante. Je le répète, nous ne l'avions pas encore entendue.

M. Frakes: Nous songions à certaines choses dont nous avons eu des exemples dans d'autres domaines de réglementation, ou lorsqu'on essaie de déréglementer quelque chose, lorsque l'intention de la loi est bonne, mais que les mécanismes pour y arriver ne sont pas adéquats, et c'est pour cela que nous faisons cette mise en garde. Nous songions en quelque sorte à faire un essai. Si on doit rédiger la loi de cette façon, comment les règlements s'appliqueraient-ils, et c'est à cela que nous songions.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais poser une question plus importante encore au témoin, au sujet des expéditeurs captifs. Nous avons entendu de nombreux groupes qui ont comparu et se sont dits très emballés par la déréglementation; ils sont tout à fait d'accord, mais ont affirmé un certain nombre de choses. Dans le cas surtout des expéditeurs, on a toujours dit qu'il fallait que des tarifs pour usage commun des voies ferrées soient établis. Comme vous le savez, les sociétés de chemins de fer exercent des pressions sur ce groupe et sur le ministre pour retrancher de la loi toute possibilité de tarifs pour l'usage commun des voies.

Je voulais vous demander à quel point ces tarifs d'usage commun des voies sont importants pour que vous appuyiez la loi. À la page 6, plus particulièrement, vous énoncez un certain nombre de choses intéressantes à l'adresse du Comité. Aux alinéas a) à c), vous mentionnez des droits d'accès au sujet des tarifs pour l'usage commun des voies ferrées. Je voulais savoir ce que vous voulez dire par droits d'accès. Vous prétendez que les tarifs devraient se fonder sur des coûts, et je voudrais savoir à quel point les tarifs devraient dépasser les coûts. Autrement dit, croyez-vous qu'une ligne de chemin de fer qui débute devrait avoir un niveau de profits qui lui permettrait de se rembourser pour ses premiers investissements, pour ce que le transporteur a investi dans les voies qui vont de la voie de garage de l'expéditeur au point de jonction? Que voulez-vous dire par droits d'accès, et que voulez-vous dire par coûts?

[Texte]

Mr. Frakes: I am going to let Mr. Shepherdson handle that, because he did the work.

Mr. Stephen D. Shepherdson (Manager, Distribution Planning, Novacor Chemicals Ltd.): If I could just preface this remark. If you go back to about page 2 on our supplemental submission, we drew a little diagram of where our plant is, and from that diagram you see we are some 31 kilometres from the nearest interchange point.

We have departed in terms of our general support for the Minister's policy proposals in so far as we not only think that the joint line rate concept has merit as a means for accessing the other railway at Red Deer Junction, but in fact we have gone further and said, perhaps joint running rates. To put it very simply, as a shipper we would like the option of dealing with the railways on a basis that the originating carrier might haul our cars down to the junction point, but it also might be better if in fact the line haul carrier were to come into our plant with their own motive power.

We think that having that kind of basket of options, if you will, would be beneficial.

Mr. Frakes: Could I make a supplementary point on this? There is something other than cost here. This is a fairly service-oriented business.

Mr. Tobin: Supposed to be.

Mr. Frakes: From our customer point of view.

Mr. Tobin: From your point of view. I was talking about the railway.

Mr. Frakes: One of the things that helps us is the ability . . . Often the access, say, to North Dakota might be better on one rail system than the other from a time point of view, and we are often faced with the inevitable fast delivery problem. Also, customers, particularly in the U.S. and offshore, are very concerned about the availability of only one route. It may never happen, but they would feel much more comfortable if they know there were two or three ways you could get that material to them. So it is more than just raw cost. There is a service factor in having both railroads giving you direct access to their system.

• 1545

Mr. Tobin: This is my last question, Mr. Chairman. Are you talking about joint line rates with companies established and operating in Canada currently or smaller companies that may spring up as a result of deregulation, or are you talking about access to joint line rates and access to American rail lines as well?

Mr. Shepherdson: I think as a general principle we would have to say that the widest possible number of alternatives would be desirable, from our standpoint, and it would include as many of those options as you have described.

[Traduction]

M. Frakes: Je vais laisser M. Shepherdson répondre, étant donné qu'il a fait ce travail.

M. Stephen D. Shepherdson (gestionnaire, Planification de la distribution, Novacor Chemicals Ltd.): Si vous vous reportez à la page 2 de notre mémoire supplémentaire, vous verrez que nous avons tracé un petit graphique de l'endroit où se trouve notre usine, et vous verrez qu'il y a donc 31 kilomètres jusqu'au point de jonction le plus proche.

Nous avons donc pris nos distances concernant notre appui aux propositions de politique ministérielle, en ce sens que non seulement nous croyons que la notion de tarifs pour l'usage commun des voies a du mérite comme façon d'accéder à l'autre voie ferrée au point de jonction de Red Deer, mais de fait, nous sommes allés plus loin en suggérant peut-être des tarifs de parcours communs. Je vous donne un exemple simple: en tant qu'expéditeur, nous aimerions avoir le choix de traiter avec la société de chemins de fer, pour que le transporteur d'origine puisse tirer nos wagons jusqu'au point de jonction, mais il vaudrait peut-être mieux que ce même transporteur puisse lui-même se déplacer vers notre propre usine.

Nous croyons que cet ensemble de choix sera bénéfique.

M. Frakes: Puis-je poser une question supplémentaire à ce sujet? Il y a ici autre chose que des coûts. Il s'agit d'une entreprise plutôt orientée vers les services.

M. Tobin: C'est censé l'être.

M. Frakes: De notre point de vue de client.

M. Tobin: De votre point de vue. Je parlais des chemins de fer.

M. Frakes: Ce qui nous aide, c'est cette aptitude . . . Très souvent, l'accès au Dakota du Nord, disons, serait plus facile par un système ferroviaire que par un autre, du point de vue temps, et nous faisons face, bien souvent à, cet inévitable problème d'une livraison rapide. De plus, les clients, surtout les clients américains et à l'étranger, se préoccupent beaucoup de la disponibilité d'une seule voie. Peut-être que cela n'arrivera jamais, mais ils se sentiraient beaucoup plus à l'aise s'ils savaient que le matériel peut leur être envoyé de deux ou trois façons. Ce n'est donc pas seulement qu'une question de coût brut. Il y a également le facteur service qui entre en jeu lorsque les deux sociétés de chemins de fer vous permettent d'avoir un accès direct à leur système.

M. Tobin: Ce sera ma dernière question, monsieur le président. Voulez-vous parler de tarifs d'usage commun des voies avec des sociétés établies et fonctionnant au Canada présentement ou avec de petites sociétés qui verraient le jour suite à la déréglementation, ou s'agit-il d'avoir accès à des tarifs d'usage commun des voies et d'avoir accès également à des lignes ferroviaires américaines?

M. Shepherdson: Comme principe général, nous estimons que le plus grand nombre possible de solutions de rechange est souhaitable, et cela comprend toutes ces options que vous avez mentionnées.

[Text]

Mr. Tobin: Does that not put Canadian railways in a terrible position?

Mr. Shepherdson: I believe the Canadian railways are relatively sophisticated organizations with very good people who can protect their interest in that respect.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the matter of confidential contracts, I take it you are a pretty large shipper in your area. But you only ship by rail, right? Do you have any competitors in your field of production who also try to negotiate with the railways to ship their product?

Mr. Frakes: Yes.

Mr. Benjamin: Who would they be?

Mr. Frakes: In Alberta we would compete with [*inaudible—editor*] and they would be primarily the only ones, but our real competition is the U.S. producers.

Mr. Benjamin: Again, I am in the area of confidential rates, in your competition with your competitors in Canada, what size of shipper would you be? How many thousands of carloads a year would you ship, compared to your competitors? Would you give me a ball park figure, please.

Mr. Frakes: We would probably be about 150% larger than our nearest competitor. We are about one and a half times as large, with regard to number of cars . . .

The Chairman: You are a Canadian company, are you?

Mr. Frakes: Yes.

The Chairman: Do I detect a western twang?

Mr. Frakes: No.

The Chairman: You are a Canadian too?

Mr. Frakes: Yes. I have worked almost 20 years in the U.S., so I have a bit of a western accent, a Du Pont accent, if you will.

Mr. Benjamin: You do not have a ball park figure of the volume of your shipments by tonnes or thousands of carloads?—give me a guess.

Mr. Frakes: We do about 3,500 to 4,000 carloads a year.

Mr. Benjamin: Let us suppose you had a competitor who shipped almost the same or a larger amount, and he can negotiate a confidential rate, which you cannot find out about—there is no way you can find out about it, because it is confidential—why would you be in support of that? The other

[Translation]

M. Tobin: Est-ce que les sociétés de chemins de fer canadiennes ne se trouveraient pas dans une situation extrêmement difficile?

M. Shepherdson: Les sociétés de chemins de fer canadiennes sont des organisations relativement complexes et elles comptent des personnes très compétentes qui peuvent protéger leurs intérêts dans ce domaine.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Au sujet des contrats confidentiels, je crois comprendre que vous êtes un expéditeur assez important dans votre domaine. Cependant, vous n'expédiez que par chemins de fer, n'est-ce pas? Avez-vous des concurrents dans votre domaine de production qui essaient également de négocier avec les sociétés de chemins de fer pour expédier leur produit?

M. Frakes: Oui.

M. Benjamin: De qui s'agit-il?

M. Frakes: En Alberta, nous devons faire concurrence à [*Inaudible—Éditeur*], c'est le principal concurrent, mais nos véritables concurrents sont les producteurs américains.

M. Benjamin: Je reprends cette question des tarifs confidentiels; quelle est votre importance en tant qu'expéditeur lorsque vous faites concurrence à des Canadiens? Combien de wagons expédiez-vous par année, comparativement à vos concurrents? Pouvez-vous, s'il vous plaît, me donner un chiffre approximatif?

M. Frakes: Nous sommes probablement 150 p. 100 plus importants que notre principal concurrent. Nous sommes une fois et demie plus importants pour ce qui est du nombre de wagons . . .

Le président: Vous représentez une compagnie canadienne, n'est-ce pas?

M. Frakes: Oui.

Le président: Est-ce que je n'entends pas l'accent nasillard de l'Ouest?

M. Frakes: Non.

Le président: Vous êtes Canadien également?

M. Frakes: Oui. J'ai travaillé pendant près de vingt ans aux États-Unis, j'ai peut-être un peu l'accent de l'Ouest, un accent de chez Du Pont, si vous voulez.

M. Benjamin: Pouvez-vous me donner un chiffre approximatif du volume de vos expéditions en tonnes ou en milliers de wagons? Donnez-moi une idée.

M. Frakes: Nous expédions environ de 3,500 à 4,000 wagons par année.

M. Benjamin: Supposons que vous ayez un concurrent qui expédie à peu près le même nombre de wagons, ou même davantage, s'il pouvait négocier un taux confidentiel, dont vous ne seriez pas au courant—vous ne pourriez le connaître, puisqu'il serait confidentiel—pourquoi seriez-vous en faveur de

[Texte]

guy has negotiated a better rate than you and you cannot find out what he is getting.

Mr. Frakes: I feel that would be my fault because I was not a good negotiator.

Mr. Benjamin: Oh, wait a minute though. The railroads will give you a confidential rate on the volume of your shipments, the number of carloads, the economies of scale, and the big guy will do better than the small guy. Now, how do you find out about that in order to try to block him with the railroad? Really, if it is not a public rate . . .

Mr. Frakes: I think, from what we understand, the tariff rates are going to remain in place. For a company like ours, our distribution system, that is an integral part of how we market our product. If we can change how we run our distribution system, then, even at our size, I would expect to negotiate rates that reflected the changes we had made. The fact that our competitors are working out of the United States, out of the U.S. Gulf Coast under tariff rates . . .

Mr. Benjamin: No. I am talking about a competitor in Canada.

• 1550

Mr. Shepherdson: Under the new regime, I understand it would be very similar in that there will be tariff rates and yet there will still be confidential contracts. The fact of the matter is that, as Mr. Frakes pointed out, we are more concerned about our competitors in the United States. We are prepared to go head to head with our Canadian competitors. We feel that in net terms we are better off with confidential contracts.

Mr. Benjamin: You are probably the largest one. So if you end up head to head with your U.S. competitors, and they are much bigger than you . . . I just do not understand how you could leap with exaltation into a confidential rate situation when you cannot find out what the other guy has. When you are negotiating blind with the railroads, it would seem to me that you are at some kind of a disadvantage.

Mr. Frakes: I do not see that as a major disadvantage. When we sell our product, we are fundamentally negotiating blind all the time. We do not know the exact cost to somebody else of getting it there. We do not know what price they have offered.

Mr. Taylor: You do not care, do you?

Mr. Frakes: What we want is the order, and we want it at the highest price we can get it and at the lowest distribution cost.

Mr. Forrestall: You know, Mr. Benjamin, the reality of the marketplace.

Mr. Frakes: We just do not know these things.

[Traduction]

ce projet? L'autre type a négocié un meilleur taux que vous, et vous ne pouvez pas le connaître.

M. Frakes: J'aurais le sentiment que c'est ma faute et que je n'ai pas été un bon négociateur.

M. Benjamin: Attendez un instant. Les sociétés de chemins de fer vous accorderaient un taux confidentiel fondé sur le volume de vos envois, le nombre de wagons, les économies d'échelle, et le gros expéditeur s'en tirerait mieux que le petit. Comment pourriez-vous savoir ce qui se passe, pour essayer de le bloquer auprès des sociétés de chemins de fer? En réalité, s'il ne s'agit pas d'un tarif publié . . .

M. Frakes: D'après ce que nous avons cru comprendre, les tarifs demeureraient les mêmes. Pour une société comme la nôtre, pour notre système de distribution, ces tarifs font partie intégrante de la façon dont nous commercialisons notre produit. Si nous pouvions changer la façon dont nous gérons notre système de distribution, même pour une société de la taille de la nôtre, je pourrais m'attendre à négocier des tarifs qui traduiraient les changements que nous avons apportés. Le fait que nos concurrents travaillent à partir des États-Unis, à partir de la côte du golfe américain, en vertu de tarifs . . .

M. Benjamin: Non, je parlais d'un concurrent canadien.

M. Shepherdson: En vertu du nouveau régime, je crois comprendre que ce sera très semblable, en ce sens qu'il y aura des tarifs et, pourtant, il y aura toujours des contrats confidentiels. La réalité, comme l'a souligné M. Frakes, c'est que nous sommes plus inquiets face à nos concurrents aux États-Unis. Nous sommes prêts à faire face directement à nos concurrents canadiens. Nous croyons qu'en définitive, nous nous en tirons mieux avec des contrats confidentiels.

M. Benjamin: Vous êtes probablement la société la plus importante. Par conséquent, si vous devez faire face à vos concurrents américains, et s'ils sont plus gros que vous . . . Je ne comprends pas comment vous pouvez sauter à pieds joints dans une situation de tarifs confidentiels, alors que vous ne savez pas ce qu'obtient l'autre concurrent. Lorsqu'on négocie sans savoir avec des sociétés de chemins de fer, j'ai l'impression qu'on est désavantagé.

M. Frakes: Je ne crois pas que ce soit un inconvénient important. Lorsque nous vendons notre produit, nous négocions tout le temps de cette façon. Nous ne savons pas exactement ce qu'il en coûte à quelqu'un d'autre pour arriver à ce point. Nous ne savons pas quel prix il offre.

M. Taylor: Vous n'y attachez pas tellement d'importance, n'est-ce pas?

M. Frakes: Ce que nous voulons, c'est la commande, et nous voulons l'obtenir au prix le plus élevé possible et au coût de distribution le moins élevé.

M. Forrestall: Vous connaissez, monsieur Benjamin, la réalité du marché.

M. Frakes: Nous ne connaissons tout simplement pas ces choses.

[Text]

The Chairman: We are doing very, very well here, members. We are all co-operating.

Mr. Benjamin: I will be interested in listening to you fellows about three or four years down the road when you come back here crying about what went wrong with the regulations . . .

The Chairman: That is fine, Mr. Benjamin. We will see who is crying three years from now.

Mr. Mantha is next.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank you guys for coming today. You really made my day as far as private enterprise is concerned in that you are open for competition and you enjoy being competitive. Let us just say that the railway down the line . . . You know that CN has always been a thorn, like the Crown corporations of the government. If they had been known to have lower rates, would you be for privatizing CN? I just want a yes or no.

The Chairman: They are not going to be the ones to privatize CN.

Mr. Mantha: No, no, but I just want their opinion on it.

Mr. Frakes: I do not think we have strong feelings either way. We want the CN to be subjected to normal competitive pressures so they have to become efficient, and if privatization is a means . . .

Mr. Mantha: What line do you use the most?

Mr. Frakes: CN.

Mr. Mantha: CN. So actually, it does not matter.

Mr. Frakes: We really believe in competition. We think that, if the competitive environment is right, whether they are privatized or a Crown corporation becomes less important.

Mr. Mantha: You do not worry about smaller jobbers, as we said earlier, buying their own rigs and starting up.

Mr. Frakes: No.

Mr. Mantha: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Mantha.

Thank you very much, Mr. Frakes and Mr. Shepherdson. Hopefully, we can keep this up. We have another witness that I want to tell the committee members about, whom we are going to try to get on the already crowded agenda. But that is fine. Thanks very much.

Mr. Ouellet: I have a short question on an item that has not been touched at all. I think the witnesses have raised their views on maritime transportation, and so far on this trip we have not yet had anybody presenting views. I would like to have one question to the witnesses on the Shipping Conferences Exemption Act.

[Translation]

Le président: Les choses vont très, très bien; tous les membres du Comité coopèrent.

M. Benjamin: J'aimerais vous entendre, messieurs, dans trois ou quatre ans, lorsque vous viendrez nous dire que nous nous sommes trompés en imposant ces règlements . . .

Le président: Très bien, monsieur Benjamin, nous verrons qui se plaindra dans trois ans.

Monsieur Mantha, vous avez maintenant la parole.

M. Mantha: Merci, monsieur le président.

Je voudrais vous remercier, messieurs, d'être venus aujourd'hui. Vous m'avez vraiment intéressé: en tant qu'entreprise privée vous êtes ouverts à la concurrence et vous aimez l'être. Disons seulement que les compagnies de chemins de fer, plus tard . . . Vous savez que le CN a toujours été une épine, comme les sociétés de la Couronne, dans le flanc du gouvernement. Si le CN était réputé pour ses bas tarifs, seriez-vous en faveur de la privatisation du CN? Répondez-moi par un oui ou par un non.

Le président: Ce ne seront pas eux qui privatiseront le CN.

M. Mantha: Non, non, je veux simplement leur avis.

M. Frakes: Je ne crois pas que nous soyons vraiment pour ou contre. Nous voulons que le CN soit soumis aux pressions d'une concurrence normale, pour que la société devienne plus efficace, et si la privatisation peut signifier . . .

M. Mantha: Quelle ligne ferroviaire utilisez-vous davantage?

M. Frakes: Le CN.

M. Mantha: Le CN. Par conséquent, cela n'a pas tellement d'importance.

M. Frakes: Nous croyons vraiment à la concurrence. Nous croyons que si le climat de la concurrence est bon, que la société soit privatisée ou qu'elle soit une société de la Couronne, c'est moins important.

M. Mantha: Vous ne vous inquiétez pas des petits entrepreneurs, comme nous l'avons dit plus tôt, qui achètent leurs propres équipements pour lancer une entreprise.

M. Frakes: Non.

M. Mantha: Ce sera tout, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mantha.

Je vous remercie beaucoup, monsieur Frakes et monsieur Shepherdson. J'espère que nous allons continuer au même rythme. Nous devons entendre un autre témoin, dont j'aimerais vous parler, et nous allons essayer de le placer dans un ordre du jour assez chargé. Mais c'est très bien. Je vous remercie beaucoup.

M. Ouellet: Je voudrais poser une courte question au sujet d'une chose dont nous n'avons pas encore parlé. Je crois que les témoins ont dit ce qu'ils pensaient du transport maritime, et jusqu'à maintenant, au cours de ce voyage, nous n'avons encore entendu personne nous dire ce qu'il en pensait. J'aime-

[Texte]

The Chairman: Okay.

Mr. Ouellet: In your memorandum here, you indicate that you are supportive of shipping conferences quoting multimodal rates provided there are legislative protections against collusion. On page 8 of your document, you talk about legislative protection against collusion. How would you visualize this happening? Does it mean you would recommend that in fact the present Shipping Conferences Exemption Act should not be exempted from the combines prosecution? How would you do it? How would you see this taking place?

Mr. Frakes: We would have to go back. I am sorry, we just do not have the background here. We can get back to you and tell you exactly, but I cannot remember at this point exactly why we said that. We will have to go back into the act. We had some concerns about collusion but I cannot remember what particular section we were worried about.

• 1555

Mr. Shepherdson: The only point we were making, Mr. Ouellet, in this particular instance was that we were supporting the principle that if you are going to have competition, then you cannot have collusion. We did not, I am afraid, give precise thought to the mechanics and the shipping exemption in that act.

Mr. Ouellet: But you are very well aware that the conference, as it exists in fact, is in many respects a package agreement among a certain number of people and there is collusion. So that is why I want to know how you want to avoid it.

Mr. Benjamin: That is called free enterprise.

Mr. Ouellet: If you cannot give me an answer today, and I appreciate that, it would be useful if you would send it to the clerk or to the chairman.

Mr. Shepherdson: We will do that, sir.

Mr. Frakes: Yes, we will do that.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. I do not think anyone objected to that intervention, which was relevant and interesting, and I hope it did not destroy the precedence of one person from one party as we go around the table. Thank you very much again, Mr. Frakes and Mr. Shepherdson.

Mr. Benjamin: It did not destroy me.

The Chairman: I know. I noticed that. I noticed you were watching. Thank you very much.

Our next witness is Canpotex. Mr. Rod Heath is appearing. Mr. Heath, you are at the table, are you?

Mr. Rod Heath (Director, Corporate Affairs, Canpotex Limited): That is right, Mr. Nowlan.

[Traduction]

rais poser une question aux témoins au sujet de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

Le président: Très bien.

M. Ouellet: Vous mentionnez dans votre mémoire que vous êtes d'accord pour que les conférences maritimes fixent des tarifs multimodes, à la condition que la loi accorde une protection contre la collusion. À la page 8 de votre document, vous mentionnez cette protection de la loi contre la collusion. Comment cela pourrait-il se faire, à votre avis? Est-ce que cela signifie que vous recommandez de fait que la présente Loi dérogatoire sur les conférences maritimes n'échappe pas aux poursuites en matière de coalition? Comment feriez-vous? Comment cela pourrait-il se faire, à votre avis?

M. Frakes: Il faudrait revenir. Malheureusement, nous n'avons pas ces renseignements. Nous pourrions vous les communiquer ultérieurement, mais pour le moment, je n'arrive pas à me souvenir exactement pourquoi nous avons dit cela. Il faudra que nous relisions la loi. Certaines possibilités de collusion nous inquiétaient, mais je n'arrive pas à me souvenir de quel article précis il s'agit.

M. Shepherdson: Nous voulions tout simplement dire, monsieur Ouellet, qu'en l'occurrence, si le principe de la concurrence est appliqué, principe que nous approuvons, il ne doit pas y avoir collusion. Je crains que nous n'ayons pas prêté suffisamment d'attention aux dispositions d'exemption contenues dans la loi.

M. Ouellet: Vous n'ignorez pas cependant que cette convention, qui est bien réelle, correspond à de nombreux égards à une série d'ententes conclues par un certain nombre de personnes et qu'il y a collusion. C'est la raison pour laquelle je veux que vous me disiez comment l'éviter.

M. Benjamin: C'est ça la libre entreprise.

M. Ouellet: Si vous ne pouvez me donner de réponse aujourd'hui, et je peux le comprendre, j'apprécierais que vous contactiez ultérieurement le greffier ou le président.

M. Shepherdson: C'est ce que nous ferons, monsieur.

M. Frakes: Oui.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Je crois que personne n'a vu d'objection à cette intervention, qui était pertinente et intéressante, mais j'espère que cela ne créera pas de précédent et que nous continuerons à procéder avec un représentant par parti. Encore une fois, merci infiniment, messieurs Frakes et Shepherdson.

M. Benjamin: Pas de problème.

Le président: Je sais. J'ai vu que vous suiviez avec intérêt. Merci beaucoup.

Le témoin suivant représente Canpotex. Il s'agit de M. Rod Heath. Monsieur Heath, c'est bien vous, n'est-ce pas?

M. Rod Heath (directeur, Canpotex Ltd.): Oui, monsieur Nowlan.

[Text]

The Chairman: You sort of see the format we are following. We have your brief which was circulated to members around the table today. They were obviously looking at it, perhaps when other witnesses were giving evidence. If you could give an overview, then we will start the questioning which is a lot more illuminating than the monologue of a brief. Thank you.

Mr. Heath: Thank you very much. Let me say how much I appreciate the opportunity to appear before the committee today. I am here on behalf of Canpotex. We are the offshore marketing company for the Saskatchewan potash industry. There are 10 potash mines in Saskatchewan owned by seven different companies and we collectively represent the seven companies who are each our shareholders and our suppliers. We sell Saskatchewan potash offshore. We do no business in North America. Everything we sell has to be moved to port and then to offshore countries.

If I may just make a brief comment at the beginning, as you read my brief you will see that I am totally in favour of the proposals in the *Freedom to Move* paper. If I may say so, I think the debate is not really between deregulation and regulation, it is between government regulation and market regulation. In my view, that is an important point to bear in mind as we talk about this thing today. If I can just summarize...

The Chairman: You are the first one to mention the Russian system. I was very interested in that in your brief, but anyway keep going.

Mr. Heath: We are a large user of rail services in Canada. There is only one way of moving potash to port, which is a bulk commodity, and that is by rail. We have no option. We are a captive to the railways. Last year, out of \$400-odd million of sales revenue, we paid about \$130 million to the railways. We use both CN and CP so we are a very large customer of theirs.

Potash is used as a fertilizer. It is a vital material. There is no substitute for potash. Our buyers cannot use anything instead. They have to use potash but they do not have to use Saskatchewan potash. Potash is widely distributed around the world. It is just a question of economics as to where it gets produced. The Saskatchewan ore body is very high grade. The best in the world. Very extensive. Once you have built a mine in Saskatchewan, you have a low cost of production, lower costs than anywhere else, I believe. That is the good news from the point of view of Canadian production. The bad news is that Saskatchewan is a long way away from any port for offshore sales and potash is a low value, large volume commodity so that distribution costs make up a major part of the price the customer pays.

• 1600

To be competitive in the long run, the Saskatchewan industry needs to be able to deliver potash to offshore custom-

[Translation]

Le président: Vous avez une petite idée de notre procédure. Votre mémoire a été distribué aux députés. Ils l'ont sans doute parcouru tout en écoutant les autres témoins. Si vous pouviez nous en faire un résumé, nous pourrions alors passer aux questions, qui sont généralement plus éclairantes qu'un simple monologue. Merci.

M. Heath: Merci beaucoup. Permettez-moi de vous dire combien je suis heureux d'avoir été invité à comparaître devant votre Comité. Je représente la compagnie Canpotex. Nous assurons la vente à l'étranger de la potasse de la Saskatchewan. Il y a 10 mines de potasse en Saskatchewan appartenant à sept compagnies différentes, et nous les représentons collectivement. Elles sont les fournisseurs et les actionnaires de notre compagnie. Nous vendons la potasse de la Saskatchewan à l'étranger. Nous ne vendons rien en Amérique du Nord. Tout ce que nous vendons doit être transporté jusqu'à un port pour être expédié outre-mer.

Je me permettrais de commencer par un petit commentaire. Une simple lecture de mon mémoire vous démontrera que je suis un inconditionnel des propositions d'«Aller sans entraves». À mon humble avis, la question n'est pas tant d'opter pour la déréglementation ou la réglementation que de choisir entre la réglementation du gouvernement ou celle du marché. C'est un élément essentiel du débat qu'il ne faut pas perdre de vue. Je vais donc simplement résumer...

Le président: Vous êtes le premier à parler du système russe. Cette partie de votre mémoire est fort intéressante. Quoi qu'il en soit, continuez.

M. Heath: Nous sommes un très gros utilisateur des services ferroviaires au Canada. Il n'y a qu'un seul moyen de transporter la potasse, qui est un produit en vrac, jusqu'au port, et c'est par chemins de fer. Nous n'avons pas le choix. Nous sommes prisonniers des chemins de fer. L'année dernière, sur quelque 400 millions de dollars de chiffre de vente, nous avons dû verser environ 130 millions de dollars aux chemins de fer. Nous faisons aussi bien appel au CN qu'au CP, pour lesquels nous sommes donc un très gros client.

La potasse est utilisée comme engrais. C'est un produit vital. Rien ne peut remplacer la potasse. Nos acheteurs ne peuvent rien utiliser d'autre. Ils ont besoin de potasse, mais ils ne sont pas obligés d'acheter de la potasse saskatchewanaise. On trouve de la potasse un peu partout dans le monde. Sa production est une simple question de rentabilité. La composition minérale de la Saskatchewan est de très grande qualité. La meilleure du monde. Très riche. En Saskatchewan, une fois la mine construite, le coût de production est faible, plus faible que nulle part ailleurs, sauf erreur. Ça, c'est la bonne nouvelle du point de vue de la production canadienne. La mauvaise nouvelle est que la Saskatchewan est fort éloignée de tout port pour les ventes outre-mer, et la valeur marchande de la potasse n'étant pas très élevée, il faut se rattraper sur les quantités, et c'est le transport qui constitue la plus grande partie du prix que paie le client.

Pour être compétitive à long terme, l'industrie de la Saskatchewan doit pouvoir livrer sa potasse à ses clients outre-

[Texte]

ers at a cost competitive with producers anywhere else. Production costs, as I have said, are competitive or more than competitive. So our challenge is to have a distribution system that is efficient enough and low-cost enough that we can overcome the handicap of distance that is involved in the case of the Saskatchewan mines, because mines in most other producing countries are located much closer to water than the mines in Saskatchewan.

The customers we are selling to want competitive price, competitive quality, and service. If we cannot meet their requirements in these respects, then we do not get the business. So looking at it from a long-term point of view, we have to be able to deliver at a competitive price, which means we have to get our costs down and the railways have to be able to make some money out of the move or else we will not get the level of service we need.

Our experience with the Canadian railways has been very favourable in the rates they give us on a tonne-mile basis. They compare very favourably with rates charged anywhere else in the world except for Russia, which is a rather different situation.

The problem is the distance. When we compare the way our rail rates have been going up over the last 10 to 15 years with the selling price of potash, it is clear that if this continued for long enough, at some point we would be unable to compete.

We compare what has happened with rail costs with our experience in the ocean freight market, which is also subject to the same exposure to cost increases as any other business. We see a big difference. Ocean costs have tended to come down in real terms with time. Rail costs have tended to go up. A very significant difference is that the ocean freight market for bulk carriers is market-regulated rather than government-regulated. It is our contention that exposing the railways to market regulation would give them the opportunity to be innovative, reduce their costs, and help keep our Saskatchewan potash producers in business for the long term.

• 1605

The Chairman: Your page 12 really summarizes your brief . . .

Mr. Heath: Yes.

The Chairman: —and you have said most of those points, except perhaps the last one. I am interested that you want to knock out section 276 completely and . . .

Mr. Heath: Yes.

The Chairman: —you want less regulation basically.

Mr. Heath: Yes. We are very much in favour of the proposals in *Freedom to Move*, but, as I say in the brief, in a couple of areas we think they do not go quite far enough. We would prefer to go to a system of total deregulation from a

[Traduction]

mer à un prix compétitif par rapport à tous les autres producteurs. Les coûts de production, comme je l'ai déjà dit, sont compétitifs, ou plus que compétitifs. Il nous faut donc un système de distribution suffisamment efficace et suffisamment bon marché pour surmonter le handicap de la distance des mines de la Saskatchewan, car les mines dans la majorité des autres pays producteurs sont situées beaucoup plus près de l'eau que celles de la Saskatchewan.

Les clients auxquels nous vendons veulent des prix compétitifs, une qualité et des services compétitifs. Si nous ne pouvons remplir ces conditions, nous perdons le marché. Donc, à long terme, il nous faut pouvoir livrer nos produits à un prix compétitif, ce qui signifie qu'il nous faut réduire nos coûts et que les chemins de fer puissent quand même y gagner de l'argent, ou autrement, nous n'aurons pas le niveau de service dont nous avons besoin.

Les chemins de fer canadiens nous ont toujours offert des tarifs à la tonne par mille transportée très favorables. Ils sont tout à fait comparables aux tarifs en vigueur un peu partout ailleurs dans le monde, à l'exception de la Russie, où la situation est assez différente.

Le problème, c'est la distance. Si nous faisons la comparaison entre l'augmentation des tarifs ferroviaires au cours des dix ou quinze dernières années et le prix de vente de la potasse, il est clair que si cette tendance se maintient, nous finirons par ne plus pouvoir être compétitifs.

Nous avons fait la comparaison entre les tarifs ferroviaires et les tarifs maritimes, qui ont subi, eux aussi, le même genre d'augmentation. La différence est énorme. Les tarifs maritimes ont tendance à diminuer en valeur réelle avec le temps. Les tarifs ferroviaires ont tendance à augmenter. La différence, très importante, est que le marché du transport maritime pour les marchandises en vrac est réglementé par le marché plutôt que par le gouvernement. Nous sommes convaincus que si les chemins de fer étaient soumis à la réglementation du marché, cela les inciterait à être novateurs, à réduire leurs coûts et, en conséquence, permettrait aux producteurs saskatchewanais de demeurer compétitifs à long terme.

Le président: Votre page 12 résume en fait votre mémoire . . .

M. Heath: Oui.

Le président: . . . et vous avez déjà cité la plupart de ces points, sauf peut-être le dernier. Vous voulez complètement supprimer l'article 276 et . . .

M. Heath: Oui.

Le président: . . . vous voulez en fait moins de réglementation.

M. Heath: Oui. Nous sommes tout à fait favorables aux propositions d'*Aller sans entraves*, mais, comme je le dis dans le mémoire, dans un ou deux domaines, nous pensons qu'elles ne vont pas assez loin. Notre préférence irait à un système

[Text]

government point of view and a totally market-regulated system.

The Chairman: Perhaps we could start the questioning.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I think it is a good brief, well to the point, and really we do not have any questions on the points you are dealing with, except for one. I noticed that you mention that the two railways are very efficient and you praise them. Is your industry looking at possibilities of using trucking for some type of transportation, or is it possible? I understand that for shipping in the States trucking has been used; is this a possibility in Canada for some of the destinations?

Mr. Heath: I think it is unlikely in our case because everything we ship has to go to a port, which means currently Vancouver or Montreal, and the distances are too large for trucks to be competitive.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

I just want some information regarding the industry itself. I appreciate the fact that you are the export arm. Am I correct in assuming that you also could not provide us with information about the North American distribution?

Mr. Heath: A witness will be appearing tomorrow from the Potash Corporation of Saskatchewan, which is the largest producer in Saskatchewan, and he will be able to fill you in on the North American situation.

Mr. Angus: In terms of your movements, how much goes east and how much goes west?

Mr. Heath: About 90% currently goes west to Vancouver and about 10% east through the Port of Montreal.

Mr. Angus: Does some of your product move within Canada both by rail and water, or is it all rail?

Mr. Heath: All rail.

The Chairman: What is the cost? What is the big item? Can you give us a ballpark figure? You are competitive around the world, but the big factor is transportation. How much of that is part of your price, in percentages?

Mr. Heath: Our present rail rate from the mines in Saskatchewan to Vancouver is \$26.78 a short ton if we provide the rail cars, which is a very low rate per ton-mile but we are competing with producers in other parts of the world that are maybe 50 or 100 miles from an ocean port and that have rates in the \$5 to \$10 range. So that is the kind of hurdle we have to attack.

Mr. Angus: Just one further question: One would assume, given the potash-handling facilities in Thunder Bay and the

[Translation]

uniquement réglementé par le marché, sans aucune intervention de réglementation du gouvernement.

Le président: Nous pourrions peut-être passer aux questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je pense que c'est un bon mémoire, très précis, et en réalité, nous n'avons aucune question à vous poser, sauf une. Je vous ai entendu dire que les chemins de fer étaient très efficaces et que vous louiez leurs services. Votre industrie étudie-t-elle la possibilité de recourir au transport routier, est-ce possible? Je crois comprendre qu'aux États-Unis, certaines expéditions se font par la route. Est-ce possible, au Canada, pour certaines destinations?

M. Heath: C'est fort peu vraisemblable dans notre cas, car tout ce que nous expédions doit passer par un port, c'est-à-dire, en ce moment, par Vancouver ou Montréal, et les distances sont beaucoup trop longues pour que le transport routier soit compétitif.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je voudrais simplement quelques renseignements concernant l'industrie elle-même. Vous avez la responsabilité des exportations. Cependant, vous ne pouvez pas nous donner de renseignements sur la distribution en Amérique du Nord, n'est-ce pas?

M. Heath: Vous entendrez demain un témoin représentant la Société de potasse de la Saskatchewan, qui est le plus gros producteur de la Saskatchewan, et il pourra vous renseigner sur la situation en Amérique du Nord.

M. Angus: Quel pourcentage de vos expéditions vont vers l'Est, et quel pourcentage vers l'Ouest?

M. Heath: Actuellement, environ 90 p. 100 vont vers l'Ouest, à Vancouver, et environ 10 p. 100 vers l'Est, à Montréal.

M. Angus: Est-ce que certains de vos produits sont transportés au Canada à la fois par rail et par eau, ou est-ce tout par le rail?

M. Heath: Tout par le rail.

Le président: Quel est le coût? Qu'est-ce qui coûte le plus cher? Pouvez-vous nous donner un chiffre approximatif? Vous êtes compétitifs sur le plan mondial, mais ce qui coûte le plus cher, ce sont les transports. Qu'est-ce que cela représente en pourcentage dans votre prix?

M. Heath: Le tarif ferroviaire actuel pour le transport à partir des lignes de la Saskatchewan jusqu'à Vancouver est de 26.78\$ la tonne, si nous fournissons les wagons, tarif à la tonne transportée par mille certes bon marché, mais nos concurrents dans d'autres régions du monde se trouvent parfois à 50 ou à 100 milles d'un port maritime, et ils bénéficient de tarifs allant de 5 à 10\$. C'est donc le genre d'obstacle qu'il nous faut surmonter.

M. Angus: Encore une autre question. Étant donné l'existence d'installations de manutention de la potasse à Thunder

[Texte]

supposed lower cost for marine movement as opposed to rail, that you would be transshipping via Thunder Bay as opposed to rail to Montreal. Have you done any studies in terms of that to show that in fact it is cheaper, or is it because you own your own cars or have access to cars you do not have to pay lease for or space for?

• 1610

Mr. Heath: We have looked at it in the past and it has not been attractive. We are currently reviewing this again. Some of the factors that come into it are that Thunder Bay is a nine-months-a-year operation rather than 12 months and that the vessels that operate in the lakes, the majority of them stay in the lakes. They are not ocean-going vessels. If we loaded a vessel in Thunder Bay, it would probably have to be transshipped to an ocean-going vessel somewhere in the St. Lawrence. So by the time you add the extra handling, so far the rail has turned out to be more economic. It is a sort of situation that we review from time to time.

Mr. Angus: Does any of your product get trans-shipped through the United States to a third country?

Mr. Heath: It has not so far. Another alternative we are looking at is the possibility of rail to Thunder Bay, across the lakes by vessel and then by barge down the Mississippi to the Gulf coast to service the markets in the Caribbean and the Gulf markets.

Mr. Angus: Where would be your American entry port? Duluth or Chicago?

Mr. Heath: Somewhere called Burns Harbour, which is right next to Chicago.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am wondering if for the remainder of my time I can allow my father here to have a quick question?

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. When you talk about the comparison between ocean freight rates and rail freight rates on page 8 and 9 of your brief, was there not in that whole picture the fact of the matter that the railroads had insufficient capacity and the ocean vessels had surplus capacity? There were ships galore all over the world and they were desperate. They would do anything to get that shipped filled with something and move it. Was that not part of the international trade picture for the last . . . well, since the oil crisis of 1973? It was not just oil; a lot of other commodities. Railway costs went up, they did not have sufficient capacity by either cars or trackage and yet the ocean shippers had a surplus capacity and that is why you had a benefit on the lower ocean rate.

[Traduction]

Bay et les tarifs soi-disant moins élevés du transport par voie maritime, par opposition au rail, on pourrait supposer qu'il soit plus avantageux pour vous de transiter par Thunder Bay plutôt que de tout expédier par rail jusqu'à Montréal. Avez-vous fait des études pour essayer de déterminer si cela vous coûterait moins cher, ou est-ce parce que vous possédez vos propres wagons ou que vous avez accès à des wagons dont vous n'avez à payer ni la location ni l'utilisation?

M. Heath: Nous avons étudié cette possibilité dans le passé, et elle ne s'était pas avérée séduisante. Nous sommes en train de la réétudier. Il ne faut pas oublier que le port de Thunder Bay n'est utilisable que pendant neuf mois au lieu de 12 et que la majorité des bateaux naviguant sur les lacs ne font que cela. Ils ne sont pas faits pour la haute mer. Si nous chargeons un bateau à Thunder Bay, il nous faudrait recharger la cargaison sur un bateau de haute mer quelque part le long du Saint-Laurent. Tous les calculs de manutention supplémentaire faits, il s'est avéré jusqu'à présent que le transport par rail était plus économique. Ce sont des calculs que nous refaisons périodiquement.

M. Angus: Est-ce qu'une partie de votre production transite par les États-Unis pour un pays tiers?

M. Heath: Pas jusqu'à présent. Une autre possibilité à laquelle nous nous intéressons est le transport par rail jusqu'à Thunder Bay, la traversée des lacs en bateau, puis le transport par péniche sur le Mississippi jusqu'à la côte du golfe avec, comme destination finale, les marchés des Antilles et les marchés du golfe.

M. Angus: Quel serait votre port américain? Duluth ou Chicago?

M. Heath: Un port qui s'appelle Burns Harbour, tout à côté de Chicago.

M. Angus: Monsieur le président, pourrais-je céder le temps qu'il me reste à mon père, pour qu'il pose une petite question?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Lorsque vous faites cette comparaison entre les tarifs de transport maritime et les tarifs de transport ferroviaire, aux pages 8 et 9 de votre mémoire, ne faudrait-il pas ajouter, pour que le tableau soit complet, que les chemins de fer, faute de matériel, n'arrivaient pas à répondre à la demande, alors que les cargos étaient loin d'être pleins? Il y avait partout des bateaux dans le monde cherchant désespérément des cargaisons. Ils étaient prêts à n'importe quoi pour que leurs cales soient remplies. Internationalement, est-ce que ce n'est pas la situation depuis . . . , disons, depuis le choc pétrolier de 1973? Il n'y avait pas que le pétrole à transporter qui manquait, il y avait beaucoup d'autres marchandises. Les coûts des chemins de fer ont augmenté, ils n'avaient pas suffisamment de matériel roulant ou de voies disponibles, alors que les transporteurs maritimes avaient de la place à vendre, et c'est la raison pour laquelle vous avez bénéficié de ces tarifs avantageux.

[Text]

Mr. Heath: Currently, ocean rates are quite depressed because there is a significant surplus of vessels in the world, but while there was a squeeze on railway capacity a few years ago, currently there is considerably lower volumes of all the major commodities moving on the railways and the railways have surplus power, surplus cars, yet rates do not come down, naturally enough under a regulated system.

Mr. Benjamin: I am sorry, I have not had a chance to go over all of your brief, but on the matter of confidential rates, if one of the members of Canpotex, one mine, a small percentage of the production and market has to compete against a larger operation, including a Crown corporation or another private company, do you have confidence that you can deal on the matter of confidential rates, even though you have a much smaller volume that you are going to ship? Do you figure that you can really get down there and wheel and deal? The other guy who ships many hundreds or thousands of carloads more than you do, he will get a confidential rate; do you think you could get one for a member company, a small one-mine producer in your organization?

Mr. Heath: I personally feel fairly confident in our ability to negotiate a favourable rate on a confidential basis.

Mr. Benjamin: But when you are negotiating, if you do not know what the other guy has got, how do you know that you got as good a confidential rate as he did?

• 1615

Mr. Heath: We are negotiating all over the world to sell potash against . . .

Mr. Benjamin: No, but if you are negotiating the freight rate with the railroad companies, how do you find out on behalf of a one-mine producer what rate was negotiated by a bigger producer? How do you find that out? Are you not dealing in the dark?

Mr. Heath: As long as we get a rate that is satisfactory to ourselves, that is our main interest that enables us to be competitive.

Mr. Benjamin: You are very complimentary about the railroads. You say you have the best rail rates, good service, everything else. The railroads raise their rates because of their costs, which is something over which you have no control. Oh, you make one exception: The Russians ship it more cheaply. I should not have said that, I know, fellows.

Is it not a fact that some countries, not only in potash but also in grain, will deliberately move their product at little or no freight rate cost? That is what potash producers and grain producers and what not in western Canada are faced with, whether it is Argentina or the Soviet Union or what.

Mr. Heath: Yes.

[Translation]

M. Heath: À l'heure actuelle, les tarifs de transport maritime sont assez déprimés à cause d'un excédent important de bateaux dans le monde, mais bien qu'il y ait eu, il y a quelques années, des problèmes de capacité pour les chemins de fer, à l'heure actuelle, les quantités de marchandises transportées par les chemins de fer ont considérablement diminué, il y a excédent de matériel roulant et, pourtant, les tarifs ne diminuent pas, ce qui est tout à fait naturel dans un environnement réglementé.

M. Benjamin: Je m'excuse, je n'avais pas encore parcouru tout votre mémoire, mais au sujet des tarifs négociés sur une base confidentielle, si un des membres de Canpotex, une des mines représentant un petit pourcentage de la production et du marché doit lutter contre la concurrence d'une compagnie plus importante, y compris une société de la Couronne, ou une autre compagnie privée, êtes-vous convaincu de pouvoir régler la question des tarifs négociés sur une base confidentielle, même si la quantité que vous devez expédier est moindre? Pensez-vous vraiment pouvoir vous défendre? L'autre type qui expédie des centaines ou des milliers de wagons de plus que vous bénéficiera d'un tarif confidentiel; pensez-vous que vous pourriez obtenir un tel tarif pour une de vos compagnies dont la production est de moindre importance?

M. Heath: Personnellement, je suis convaincu que nous pouvons négocier un tarif favorable sur une base confidentielle.

M. Benjamin: Mais lorsque vous négociez, si vous ne savez pas ce que l'autre type a obtenu, comment pouvez-vous savoir si votre tarif confidentiel est aussi bon que le sien?

M. Heath: Nous négocions dans le monde entier pour vendre de la potasse contre . . .

M. Benjamin: Non, mais si vous négociez un tarif de transport avec les compagnies de chemins de fer, comment pouvez-vous connaître le tarif qui a été négocié par un plus gros producteur? Comment pouvez-vous le savoir? Est-ce que vous ne négociez pas dans le noir?

M. Heath: Tout ce qui nous intéresse, c'est d'obtenir un tarif satisfaisant qui nous permette d'être compétitifs.

M. Benjamin: Vous êtes très élogieux pour les chemins de fer. Vous dites que vous avez les meilleurs tarifs, les meilleurs services, que tout est meilleur. Les chemins de fer ont augmenté leurs tarifs à cause de leurs coûts, et ce sont des facteurs sur lesquels vous n'exercez aucun contrôle. Oh, vous concédez une exception: les Russes expédient à bien meilleur marché. Je sais, messieurs, je n'aurais pas dû le dire.

N'est-il pas vrai que certains pays, non pas seulement pour la potasse, mais également pour les céréales, font en sorte que leurs produits soient transportés à peu de frais, ou à pas de frais du tout? C'est ce à quoi les producteurs de potasse et les producteurs de céréales et de je ne sais trop quoi encore, dans l'Ouest canadien, doivent faire face, qu'il s'agisse de l'Argentine ou de l'Union soviétique.

M. Heath: Oui.

[Texte]

Mr. Benjamin: Then why would you want to ask the railroads, just like the grain producers or the potash producers, to compete with the treasuries of other countries all by themselves?

Mr. Heath: In the case of the Russian potash rate, the fact that it is so low is not an advantage to them because it results in a level of service that customers do not find satisfactory. That is why we need a rate and a system that enables the railways to operate profitably. It gives them an incentive to haul the business and it gives them a desire to provide us with a level of service that will suit our customers.

Mr. Benjamin: Regardless of the price of your product, you are not blaming the railroads for raising their rates because their costs went up.

The Chairman: Your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You are not blaming the railroads, are you?

Mr. Heath: No, but what we want is a system where the railways have an incentive to cut back costs.

Mr. Benjamin: Like what?

Mr. Heath: A market system, a movement system, where they are not constrained.

Mr. Benjamin: What are the regulations of a market system compared to a governmental regulatory regime? I have not heard yet what the regulations of a market system are.

The Chairman: I am sure he could answer the question, but in asking the question you answer it, Mr. Benjamin.

But, Mr. Heath, go ahead. It is the last question.

Mr. Heath: If I can use the example of the ocean freight industry, I think there is a conception of bulk carriers as being rusty old leaky tubs that stagger along very unsafely. But the actual is just the reverse; they are very up to date, modern and efficiently run. Why is that? It is because, if you want to get into the shipowning business, you have to finance the vessels; you have to go to the bank to borrow the money. The bank will not lend you the money unless you can get proper insurance on your ships, and the insurance companies will not insure you unless they meet all the standards that the insurance company sets. This is one way in which the market regulates companies that operate in a market environment.

The Chairman: Thank you very much. Thank you very much, Mr. Heath.

Mr. Gottselig.

Mr. Gottselig: Yes, thank you, Mr. Chairman.

Mr. Heath, I would like to compliment you on your brief. It is very well prepared and has a lot of information in it. Rather

[Traduction]

M. Benjamin: Pourquoi, dans ce cas, voudriez-vous que les chemins de fer, tout comme les producteurs de céréales ou les producteurs de potasse, soient obligés de se débrouiller tout seuls pour faire face à la concurrence du Trésor de ces autres pays?

M. Heath: Dans le cas du tarif de la potasse russe, le fait qu'il soit si peu élevé ne constitue pas un avantage pour eux, car il a pour résultat un niveau de service que les clients trouvent insatisfaisant. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin d'un tarif et d'un système qui permettent aux chemins de fer de fonctionner de manière rentable. Cela les incite à rechercher des marchés et cela les incite à nous donner une qualité de services convenant à nos clients.

M. Benjamin: Quel que soit le prix pour votre produit, vous ne reprochez pas aux chemins de fer d'avoir augmenté leurs tarifs parce que leurs coûts ont augmenté.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous ne blâmez pas les chemins de fer, n'est-ce pas?

M. Heath: Non, mais nous voulons un système incitant les chemins de fer à réduire leurs coûts.

M. Benjamin: Quel système?

M. Heath: Un système de marché, un système de transport ne leur imposant aucune contrainte.

M. Benjamin: Quelle est la réglementation d'un système de marché comparé à un régime réglementé par le gouvernement? Je ne sais toujours pas à quoi correspond la réglementation d'un système de marché.

Le président: Je suis certain qu'il pourrait répondre à votre question, mais votre question comportait déjà la réponse, monsieur Benjamin.

Cependant, monsieur Heath, allez-y. Ce sera la dernière question.

M. Heath: Si je peux utiliser l'exemple de l'industrie du transport maritime, d'aucuns pensent que les transporteurs de marchandises en vrac sont de vieilles carcasses rouillées qui prennent l'eau et qui se traînent lamentablement. C'est en réalité tout le contraire; ce sont des bateaux modernes et efficaces. Pourquoi? Parce que si vous voulez vous lancer dans le transport maritime, il vous faut financer vos bateaux; il vous faut faire un emprunt à la banque. La banque ne vous prêterait pas l'argent, à moins que vous n'assuriez de manière appropriée vos bateaux, et les compagnies d'assurances ne vous assureraient pas s'ils ne satisfont pas à toutes les normes qu'elles imposent. C'est une des manières dont le marché réglemente les compagnies fonctionnant dans un environnement de marché.

Le président: Merci beaucoup. Merci beaucoup, monsieur Heath.

Monsieur Gottselig.

M. Gottselig: Oui, merci, monsieur le président.

Monsieur Heath, j'aimerais vous féliciter pour votre mémoire. Il est très bien préparé et contient énormément de

[Text]

than taking up the time of the committee . . . We are trying to hurry along this afternoon, and I am always brief, Mr. Chairman; you know that.

The Chairman: Yes, you are.

Mr. Gottselig: I have a couple of observations that I would like to make.

You make reference in your brief to the railways and to the ocean shipping, and there is no doubt that the ocean shipping is the better—we have heard that from other witnesses—be it on the Great Lakes or on the oceans of the world, and the railways do not seem to be. I have a lingering suspicion about the railways, both the one that is supposedly a Crown corporation and the privately owned one. I think they are together and they are setting their rates.

• 1620

Possibly you have knowledge of rates in other lands and you know you are getting a good rate, but it seems to me when we are providing cars—and I am speaking of the Canadian Wheat Board and the Saskatchewan and Alberta governments—you provide cars to move potash and they still hose us on the rates. The first thing you know, we are going to be providing engines and providing people and track and everything for them and they are still going to be charging the hell out of us. That seems to be the way the railways operate.

I think we have to open this thing up and really make the railways accountable for what they are doing. The fact that you are captive to the railways, either one or the other . . . And grain is the same, but I understand with grain in my own province that we could move our grain a very short distance and go either CN or CP. If the market were truly responsive to the market forces and the free market system, we might be doing that. And, you know, I am not posing a question, I am just putting my observation forward. You deal with both railways, so they both catch you. But I have a lingering suspicion that they get together some place and decide what they are going to charge you.

Mr. Heath: We have one advantage that maybe some other industries do not have, which is that out of the 10 mines, 8 of them are served by both railways, so from any of those mines we have a choice—we can go CN or CP—which does give us a little influence on the situation.

Up until recently when the rate negotiations took place it was a joint negotiation: CN and CP came together and explained how their costs had gone up and how the rate had to go up. That is now changing, I believe, in recognition by the railways of the fact that deregulation is on the way and that they will have to operate independently in the future.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gottselig.

Mr. Taylor, a short question.

Mr. Taylor: One very short one.

When you offer your best possible price to a foreign [Inaudible—editor], do you know what the other competitors are offering at the time you offer your price?

[Translation]

renseignements. Plutôt que de gaspiller le temps du Comité . . . Nous essayons d'accélérer le mouvement cet après-midi, et je suis toujours bref, monsieur le président; vous le savez.

Le président: Oui.

M. Gottselig: J'aimerais faire une ou deux observations.

Vous parlez dans votre mémoire des chemins de fer et du transport maritime, et il ne fait aucun doute que le transport maritime est supérieur—d'autres témoins nous l'ont dit—qu'il s'agisse des Grands lacs ou des océans, au transport ferroviaire, apparemment. J'ai certains doutes tenaces au sujet des chemins de fer, aussi bien au sujet de celui qui est censé être une société de la Couronne que de celui qui est privé. Je crois qu'ils sont de connivence et qu'ils fixent ensemble leurs tarifs.

Il se peut que par comparaison, vous obteniez un tarif intéressant. À mon avis, cependant, quand on sait que la Commission canadienne du blé et, pour la potasse, les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta fournissent des wagons, on s'étonne que les tarifs soient quand même élevés. Si nous ne sommes pas attentifs, bientôt, nous fournirons les locomotives, les cheminots, voire les rails, et les sociétés ferroviaires trouveront toujours le moyen d'exiger quelque chose. Il semble que ce soit leur mode de procéder.

Je pense qu'il est grand temps de mettre cela en lumière et d'exiger que les sociétés ferroviaires rendent compte de ce qu'elles font. Le fait qu'on soit captif de l'une ou l'autre . . . Pour les céréales, c'est la même chose, car, si j'ai bien compris, dans ma propre province, nous pourrions les expédier sur une courte distance, après quoi nous aurions le choix entre le CN et le CP. Si les forces du marché avaient véritablement libre jeu, nous choisirions peut-être de le faire. Je ne pose pas de questions, je ne fais que quelques remarques. Il faut marchander avec les deux sociétés ferroviaires, et dans les deux cas, elles nous attrapent. Du reste, je soupçonne fortement qu'elles se rencontrent pour fixer les tarifs.

M. Heath: Nous jouissons d'un avantage que les autres secteurs n'ont peut-être pas, car huit de nos dix mines sont desservies par les deux compagnies ferroviaires, et ainsi, nous avons le choix entre le CN et le CP, ce qui nous permet d'exercer une certaine influence.

Jusqu'à tout récemment, les négociations tarifaires étaient conjointes. En effet, le CN et le CP venaient ensemble expliquer pourquoi leurs coûts avaient grimpé et pourquoi ils devaient augmenter les tarifs. Les choses sont en train de changer parce que les sociétés ferroviaires savent que la déréglementation est imminente et qu'à l'avenir, elles devront être indépendantes l'une de l'autre.

Le président: Merci, monsieur Gottselig.

Monsieur Taylor, une courte question.

M. Taylor: Elle sera brève.

Quand vous offrez le prix le plus avantageux à un (inaudible—éditeur) étranger, savez-vous d'avance ce que vos concurrents ont offert?

[Texte]

Mr. Heath: We have a whole mix of customers and ways of doing business offshore. In some cases we are selling to very large buyers—like, say, the State Trading Company, in India, with one buyer for a whole country—who have a long-term contract with us. We negotiate prices with them every six months, and it is based on market conditions. In the fertilizer industry, market prices are known very readily and rapidly throughout the world. There are newspapers that publish commercial information. Sometimes also, we do business on a tender basis, where tenders are submitted and published, and this gives information on prices. But it tends to be a very volatile and rapidly changing situation, especially if the market is out of balance, as it is currently. For example, in a spot market like Brazil, potash prices have gone down \$25 in the last four or five months.

Mr. Taylor: At the time you do not know what they are going to offer, so they are really confidential rates.

Mr. Heath: Sometimes during negotiations a customer will come to us and say competitor "X" is offering at a price \$2 below us, and we have to judge whether that is a valid piece of information or not. If we think that is valid, then do we meet it or not?

Mr. Taylor: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Thank you very much, Mr. Heath, for appearing today. Your brief is part of the record and is getting detailed examination by our staff; and I want to thank you for the oral examination here this afternoon.

Mr. Heath: Thank you very much.

The Chairman: Thank you.

I might well also compliment members for co-operating with the Chair, because we are trying to fit another witness that is most unique, and the way we are moving right now we may be able to do it.

I will now call the next witness, which is the Manitoba Trucking Association, and I gather Mr. Painchaud is going to appear.

Mr. Painchaud, the format generally is to give an overview of your brief and then to throw it open to questioning as soon as possible.

• 1625

That really is the better way to find out what the problems are and where perhaps some of the solutions may be. So I welcome you, on behalf of the Manitoba Trucking Association and, of course, point out to members this is another trucking association. We have heard from several. We heard from the Canadian Trucking Association, so I gather your brief is pretty much... and in fact your brief is pretty much along the lines of your father organization, the Canadian Trucking Association.

Mr. Painchaud (President, Manitoba Trucking Association): That is correct, Mr. Chairman. To assist me in the

[Traduction]

M. Heath: Notre clientèle étrangère est très diversifiée, si bien que nous traitons chaque client différemment. Dans certains cas, nous vendons à de gros acheteurs qui ont un contrat à long terme avec nous et qui sont souvent le seul acheteur pour un pays, comme en Inde, où il existe un comptoir national de commerce. Nous négocions les prix tous les six mois à partir des conditions du marché. Dans le secteur des engrais, on peut obtenir rapidement et facilement les prix du marché n'importe où dans le monde. Il existe des journaux qui publient des renseignements commerciaux. D'autre part, nous soumissionnons quand il y a des appels d'offres, et nos soumissions sont publiées et renseignent sur nos prix. Si le marché est déséquilibré, comme c'est le cas actuellement, la situation est très changeante et elle évolue rapidement. Par exemple, sur un marché comme celui du Brésil, les prix de la potasse ont chuté de 25\$ au cours des quatre ou cinq derniers mois.

M. Taylor: À ce moment-là, vous ne savez pas quel prix vos clients accepteront, car c'est confidentiel, n'est-ce pas?

M. Heath: Parfois, pendant les négociations, un client nous dit qu'un concurrent «X» offre 2\$ de moins que nous, et il nous faut déterminer si c'est du chantage ou si c'est sérieux. Si nous pensons que c'est sérieux, nous devons nous demander s'il convient de rabaisser nos prix ou non.

M. Taylor: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Merci beaucoup, monsieur Heath, d'être venu aujourd'hui. Votre mémoire fait désormais partie de notre compte rendu et il sera étudié par notre personnel. Nous tenons à vous remercier d'être venu faire votre exposé cet après-midi.

M. Heath: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Je tiens à féliciter les membres du Comité, qui font preuve de la plus grande collaboration. Nous essayons de trouver le temps d'entendre un témoin tout à fait unique, et d'après ce que je vois, nous pourrions le faire.

J'invite les prochains témoins à s'avancer. C'est M. Painchaud, de l'Association manitobaine de camionnage, qui va témoigner.

Monsieur Painchaud, d'habitude, les témoins donnent les grandes lignes de leur mémoire et, ensuite, on essaye de passer aux questions le plus vite possible.

C'est peut-être la meilleure façon de faire ressortir les problèmes et d'y proposer éventuellement des solutions. Bienvenue donc à l'Association manitobaine de camionnage. Je rappelle aux membres du Comité que vous représentez une autre association de camionnage, car nous en avons déjà entendu plusieurs. Des représentants de l'Association canadienne de camionnage sont venus témoigner et, si je ne m'abuse, votre mémoire reprend peu ou prou les arguments invoqués par cette association qui vous chapeaute.

M. Painchaud (président, Association manitobaine de camionnage): Vous avez tout à fait raison, monsieur le

[Text]

question period, and the fact that we are dealing both with a national and regional issue, I have asked the chairman of the CTA regulation committee, Mr. Reg Lewis, to join me at the table. With your concurrence I will ask him to come forward now.

The Chairman: Sure. Go ahead.

Mr. Painchaud: Mr. Chairman, I know you have a busy agenda, and we want to firstly thank you for the opportunity of making this submission this afternoon. I have no plan to read the submission that has been submitted to you . . .

The Chairman: Good.

Mr. Painchaud: —which I understand would be superfluous at this time. As I indicated, I am pleased to be accompanied by Mr. Reg Lewis, who is the chairman of the regulation committee of the national committee of the CTA, and Mr. Al. Harris is the general manager of the Manitoba Trucking Association. These people will be in a position to respond to specific questions as we get into that particular area.

What I would rather do, Mr. Chairman, is perhaps highlight some of the major issues and attempt to identify the concerns from the Manitoba/Winnipeg point-of-reference point of view. First, I am sure that everyone on the committee is aware of the major role that Winnipeg and Manitoba play in surface transportation. This is the major truck centre in terms of transportation in Manitoba and in the country, in fact. Indeed, eight of the fourteen largest extra provincial carriers are located and headquartered here in Winnipeg. Proportionately, employment and revenues are greater in Manitoba than in any other province in terms of the gross domestic product, and I have references to these particular points which, if you wish me to make them, I could certainly refer to. This information is available in various studies and various papers that have been prepared on the particular subject.

It is from that vantage point that we approach you today and try and relate to you some of the concerns we have in terms of the regional impact. We believe that much is at stake in terms of both the investment and employment opportunities in this province. As you are well aware, Manitoba has traditionally, historically, played a very important role in the area of surface transportation, and continues to do so in spite of its particular geography. Manitoba is not blessed with an abundance of natural resources, and so in the entrepreneurial spirit that exists here, it became very clear many years ago that perhaps opportunities in some of the other areas should be explored. Transportation was selected, and continues to be. There are many government initiatives both at the provincial and federal levels that have been put forth to enhance this particular position of Manitoba as a transportation centre and, indeed, as a resource that should be perhaps further explored and enhanced. Indeed, the Minister of Transport has in many instances alluded to that in various documents. In fact, in his latest release on this matter about the ERDA initiatives that were taking place in Manitoba, the Minister again restates the importance of transportation as a major resource for the province of Manitoba.

[Translation]

président. J'ai demandé à M. Reg Lewis, président du comité de réglementation de l'ACC de m'accompagner pour me prêter main-forte lorsque je répondrai à vos questions, car nous aborderons des enjeux nationaux et régionaux. Avec votre permission, je lui demanderai de s'approcher.

Le président: Volontiers. Allez-y.

M. Painchaud: Monsieur le président, je sais que votre emploi du temps est chargé et je tiens à vous remercier tout d'abord de nous fournir l'occasion de présenter notre mémoire cet après-midi. Je n'ai pas l'intention de lire notre mémoire qui vous a été envoyé . . .

Le président: Bien.

M. Painchaud: . . . car ce ne serait peut-être pas d'une grande utilité pour l'instant. Comme je l'ai dit, j'ai le plaisir d'être accompagné par M. Reg Lewis, qui est le président, à l'échelle nationale, du comité de réglementation de l'ACC. M. Al Harris, gérant général de l'Association manitobaine de camionnage, m'accompagne également. Quand nous aborderons des sujets qui exigeront des précisions, ils pourront apporter leur concours.

Monsieur le président, j'aimerais mettre en lumière certaines questions majeures et vous exposer les préoccupations qui sont propres à Winnipeg et au Manitoba. Tout d'abord, je suis sûr que tous les membres du Comité savent quel rôle important Winnipeg et le Manitoba jouent dans le secteur du transport de surface. Winnipeg est un des grands centres de camionnage pour le Manitoba comme pour le pays tout entier. Ainsi, 8 des 14 grands transporteurs extraprovinciaux ont leur siège social à Winnipeg. Par comparaison aux autres provinces, les emplois et les recettes tirés du camionnage au Manitoba représentent le pourcentage le plus élevé du produit interne brut et, si vous le souhaitez, je puis vous en fournir les chiffres, car je les ai ici. Ces renseignements sont tirés des diverses études et documents préparés sur la question.

C'est donc sous l'angle manitobain que nous avons l'intention d'aborder la question aujourd'hui, afin de vous exposer nos préoccupations du point de vue de l'incidence régionale. Nous pensons que les enjeux sont gros au titre des investissements et des débouchés d'emploi dans la province. Comme vous le savez sans doute, le Manitoba joue depuis toujours un rôle important dans le transport de surface, malgré les inconvénients de sa situation géographique. Les ressources naturelles n'abondent pas au Manitoba, mais grâce à l'esprit d'entreprise, on a pu constater il y a très longtemps que d'autres secteurs offraient peut-être des débouchés intéressants. Très tôt, on s'est tourné vers le secteur du transport, et c'est toujours le cas. Il y a eu nombre d'initiatives gouvernementales, provinciales et fédérales, pour étayer la situation particulière du Manitoba en tant que plaque tournante pour les transports et, du reste, en tant que débouché possible méritant plus d'attention et d'efforts. D'ailleurs, le ministre des Transports a, à plusieurs reprises, dans divers documents, fait allusion à notre rôle. Au fait, dans son dernier communiqué à propos de mesures d'EDER visant le Manitoba, le ministre a réitéré l'importance du transport, en tant que ressource majeure, pour la province.

[Texte]

That brings about some very serious concerns on our part with regard to the tone of *Freedom to Move* and some of the implications that might be therein contained. Those are the things that we would like to refer to your attention this afternoon.

As I indicated, Manitoba statistically speaking—and I could quote some of the figures—currently in Manitoba, as I indicated, some of the major firms are located in Winnipeg, but over and above that, according to Statistics Canada 1983 figures, operating revenues exceeded \$414 million, operating expenses \$397 million, and there were directly employed in this particular sector of trucking 5,300 persons. It is estimated that approximately 12,000 people are employed in transportation in Manitoba as a direct result of these jobs. Consequently, there are certainly very serious implications in some of the proposed changes.

• 1630

Philosophically, I do not think the MTA quarrels with the concepts in *Freedom to move*. We feel, however, that much of the philosophy expressed in some of the concepts may be based and relying on faith rather than fact. You have probably heard this statement made in other localities, but we would like to repeat it.

There seems to be an understanding that because the U.S. has proceeded with a particular system of transportation regulation, we should perhaps emulate the same thing in this country, and that there should not be any real differences in terms of how it would operate in this country versus the U.S. Our position is that there is insufficient evidence at this time to indicate that there would not be market differences. The markets may be significantly different. Perhaps what is required here in Canada—certainly from the Manitoba point of view—is a Canadian solution to whatever transportation requirements we may have.

Deregulation, as it is currently being referred to, may be fashionable in that the public perceives it as some kind of a panacea for economic ill. We are not sure about that. As an industry and as an association, we continue to press for some more substantive evidence of the fact that this type of new economic regime, regulation regime, would be desirable.

We suggest to you, Mr. Chairman, that even today in the U.S. there are questions about this particular system of service transportation regulations. At a recent hearing of the Senate Committee on Commerce, Transportation and Science, during his testimony, Dr. James Rakowski, Professor of Transportation and Business Logistics from the Memphis State University, says:

What I see in the trucking industry today troubles me greatly. It is my firm opinion that we have carried the emphasis on competition and still more competition past the point where competition is beneficial and productive to the point where this total reliance and completely on rival market forces is causing major structural problems and severe financial difficulties in the motor carrier industry. In plain English firms, must set prices that cover their costs. If prices do not cover costs, the end result will eventually be

[Traduction]

Cela m'amène à vous exposer les préoccupations graves que soulève chez nous le ton du document *Aller sans entraves*, et les conséquences qui pourraient en découler. Ce sera l'objet de notre propos cet après-midi.

Comme je l'ai dit, et je pourrais citer des statistiques à l'appui, certaines des grandes sociétés de transport sont basées à Winnipeg, mais surtout, les chiffres de 1983 fournis par Statistique Canada indiquent, pour ce secteur, des recettes d'exploitation dépassant 414 millions de dollars, des dépenses d'exploitation de 397 millions de dollars, et 5,300 personnes étaient employées directement dans le secteur du camionnage cette année-là. On évalue à environ 12,000 le nombre des emplois connexes dans le secteur des transports au Manitoba. On se rend donc compte que certaines propositions de modification auront à coup sûr des répercussions très graves.

Quant aux théories exposées dans *Aller sans entraves*, l'Association manitobaine de camionnage n'a rien à redire. Néanmoins, une grande partie des théories exprimées dans certaines notions sont peut-être davantage fondées sur des espoirs que sur des faits. Vous avez peut-être entendu le même argument dans d'autres villes mais nous tenons à le répéter.

On semble partir du principe que parce que les États-Unis ont adopté un système de réglementation des transports particuliers, nous devrions en faire autant, et qu'il ne devrait pas y avoir de véritable différence entre notre façon de faire et celle des Américains. Selon nous, nous n'avons pas encore les preuves qu'il n'y aurait pas de remous sur le marché. Les marchés sont souvent très différents. Au Canada peut-être, et au Manitoba assurément, il faut trouver une solution canadienne à nos divers besoins en matière de transport.

La déréglementation, telle qu'on la conçoit actuellement, est peut-être à la mode du fait que le grand public y voit une sorte de panacée à nos maux économiques. Rien n'est moins sûr. Au nom du secteur et au nom de l'Association, nous ne cessons de demander des preuves plus solides que ce nouveau régime économique, cette nouvelle réglementation, est souhaitable.

Monsieur le président, aux États-Unis même, on conteste aujourd'hui ce régime particulier de réglementation des transports. Récemment, à une audience du Comité sénatorial sur le commerce, le transport et les sciences, M. James Rakowski, professeur de transport et de logistique d'affaires, de l'université Memphis, a déclaré ceci:

Ce que je constate dans le secteur du camionnage aujourd'hui m'inquiète considérablement. Je suis fermement convaincu qu'en mettant l'accent sur la concurrence, toujours plus de concurrence, où cette foi inébranlable et universelle dans la rivalité des forces du marché, cause des problèmes structurels majeurs et des difficultés financières graves à l'industrie du transport routier. En d'autres mots, il faut qu'une entreprise établisse des prix qui couvrent ses coûts. À défaut, elle court à la faillite. Bien entendu, en

[Text]

bankruptcy. Of course, no rational person would ever set prices that do not cover costs, and since economists have assumed firms to be rational, no such thing as non-compensatory rates or unfair or destructive competition can exist, yet we have seen an epidemic of bankruptcies in trucking.

To further substantiate the incidents of bankruptcies in the U.S., before 1978, before the 1982 act regarding motor transport, motor carrier failures totalled 162 companies, compared to a failure rate of 1,409 in 1984. Those are statistics that may be relevant when one considers the implications of moving to a much more open system in Canada where the market is obviously already very thin.

As I indicated in my initial comments, we have no problem with regulatory reform. Certainly the industry should not be seen as opposing reform. What we have major concerns about is the current process of reform, the lack of co-ordination that exists between the various initiatives taking place—the Council of Ministers, the provinces and perhaps the implications of *Freedom to Move*.

We have some major problems with the concept of the possibility of predatory rates as contained in the *Freedom to Move* document. We feel the kinds of checks and balances in place in the U.S. to prevent predatory pricing taking place in a collusive type of manner do not exist in Canada and yet *Freedom to Move* indicates that this this type of practice might be allowed to proceed, not so much in the predatory sense but certainly in the competitive sense.

• 1635

The Chairman: What would you suggest to avoid that? You mentioned that as a concern in your brief. You come up with a specific suggestion on the confidential rates, that 70% perhaps could be confidential and 30%, I guess, would be open to the public, so there would be some scrutiny; but you do not mention anything specific on the predatory pricing, which is a concern.

Mr. Painchaud: There would then, in our view, need to be some type of checks and balances as are currently envisaged in the U.S.

They have dealt with that matter in a very specific manner and there are volumes written about this. I do not think you have the time to examine this today, but there are processes in their competition law, if you wish, that do not exist in current competition policy in Canada.

The Chairman: Yes. As Mr. Ouellet interjected quietly—and he has some experience—the competition law in the States may have a little more teeth in it than whatever the competition law is in Canada in all its embryonic stages.

Mr. Painchaud: Yes. We are suggesting that the *Freedom to Move* document does not deal with this question.

[Translation]

toute logique, personne n'établirait des prix qui ne couvrent pas les coûts, et même si les économistes présument que les entreprises sont logiques, que des tarifs non compensatoires ou une concurrence déloyale et destructrice ne peut pas exister, on n'en a pas moins constaté une vague de faillites dans le secteur du camionnage.

Pour mettre davantage en lumière les faillites aux États-Unis, je vous citerai quelques chiffres. Avant 1978, avant la loi de 1982 sur le transport routier, il y a eu 162 faillites de transporteurs routiers alors qu'en 1984, il y en a eu 1,409. Ces chiffres sont très éloquentes quand il s'agit de déterminer les conséquences d'une libéralisation du système au Canada où le marché est manifestement déjà bien mince.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous ne voyons pas d'inconvénient à une réforme de la réglementation. Il ne faudrait pas croire que notre secteur s'oppose à la réforme. Ce qui nous inquiète cependant ce sont les mesures envisagées, le manque de coordination entre les diverses initiatives, entre le Conseil des ministres, les provinces et nous nous préoccupons encore des conséquences du document *Aller sans entraves*.

Nous nous inquiétons vivement de la possibilité d'ouvrir la porte à des tarifs déloyaux en mettant en oeuvre les propositions contenues dans *Aller sans entraves*. Nous estimons qu'il n'existe pas au Canada les mêmes vérifications qu'aux États-Unis pour empêcher qu'il y ait collusion dans l'établissement de tarifs déloyaux et pourtant, le document *Aller sans entraves* affirme que ce genre de pratique pourrait être tolérée, car dès lors on envisagerait cela plus comme une pratique compétitive que comme une pratique déloyale.

Le président: Comment pallier cela? Je sais que vous en parlez dans votre mémoire. Vous offrez une suggestion pratique en ce qui a trait aux tarifs confidentiels. Vous proposez que 70 p. 100 soit confidentiel et 30 p. 100 soit divulgué afin que le public puisse être renseigné. Vous n'offrez cependant rien de précis concernant les pratiques déloyales qui vous inquiètent.

M. Painchaud: À notre avis, il faudrait des systèmes de vérification comme il en existe actuellement aux États-Unis.

Aux États-Unis, on a vu les choses sous un angle bien précis et il y a des livres entiers qui ont été écrits sur cette question. Je ne pense pas que nous ayons le temps d'entrer dans les détails aujourd'hui mais il existe dans les lois sur la concurrence des mesures qui ne sont pas prévues dans la politique canadienne sur la concurrence.

Le président: Je vois. M. Ouellet, qui a une longue expérience de la question, a eu une réflexion à part lui-même concernant la différence entre la législation américaine sur la concurrence, qui est certainement beaucoup plus sévère que nos lois canadiennes ambryonnaires sur la concurrence.

M. Painchaud: En effet. Le document *Aller sans entraves* n'aborde absolument pas cet aspect.

[Texte]

The Chairman: So our staff should be looking at some of the situations and processes in the States on this predatory pricing aspect?

Mr. Painchaud: It may well be required if indeed *Freedom to Move* is to proceed in its current form. If you wish, we identify that as one of the flaws in *Freedom to Move*.

We identify also as a very serious flaw the matter of not having dealt adequately in the document with the question of the Crown corporations. It is insufficient, in our view, to say that Crown corporations will be encouraged to deal in a business-like manner. We think that perhaps a more directive type of process needs to be taking place as it applies to Crown corporations. I will not bore you with the volumes of information you have received about the role of some of these major Crown corporations, and indeed one of them owned by a major railway: you have heard enough on that subject.

The Chairman: You are not boring us, but we are going to throw it open to questions in about the next minute or so.

Mr. Painchaud: Yes, I understand.

In summation, again because of a lot of the information you have received already, I could quote many things that might be of use to you. However, I would like to direct your attention to one particular document which might make very interesting reading to this particular committee. I think it is a very good compilation of some of the views, and perhaps some of the conflicting views, that revolve around this whole issue of radically changing our transportation system network and regulation regime.

It was a special report which was published in October 1985. It is called *Transportation Business* and the document is referred to as the industry news magazine. There are a number of interesting points in there, and I would like specifically to refer you to one that I believe is well articulated that comes from one of our industry leaders.

The Chairman: Can we get that?

Mr. Painchaud: Yes, you may certainly have it. I would like to refer you to one particular element of this document, a treatise written by Mr. John F. Kennedy, President of the Kingsway Group of Companies. I think you might find it very interesting reading. I would not like to paraphrase it now, but certainly I would recommend it to your attention.

Having said that, the Manitoba Trucking Association does not oppose change but we think change should take place in a progressive manner rather than a reactive manner. We have some real concerns with the fashionability of the word 'deregulation'. We are not sure that it necessarily deals with the reality of the Canadian marketplace and certainly with the reality of the Canadian trucking industry.

We believe the Canadian trucking industry could be vulnerable to major take-over as a result of an open-border policy and we suggest to you that the current east-west movement of goods in this country could well change to a north-south movement.

[Traduction]

Le président: Si j'ai bien compris, notre personnel devrait analyser la situation américaine et voir quelles mesures ont été choisies dans les cas de tarifs déloyaux.

M. Painchaud: Ce sera sans doute nécessaire si les propositions contenues dans *Aller sans entraves* sont retenues telles quelles. Autrement dit, nous avons constaté-là une lacune dans le document.

D'autre part, nous pensons que le document comporte une autre lacune, car il ne traite pas des sociétés de la Couronne. À notre avis, il ne suffit pas de dire que les sociétés de la Couronne seront exhortées à opérer comme des entreprises. Nous pensons que des directives plus fermes s'imposent dans le cas des sociétés de la Couronne. Je vais vous épargner la répétition des tonnes de renseignements que vous avez reçus concernant le rôle de certaines de ces sociétés de la Couronne dont l'une est une société ferroviaire. Je pense que vous en avez assez entendu sur ce sujet.

Le président: Ce n'est pas que nous nous ennuyions, mais nous allons passer aux questions dans une minute ou deux.

M. Painchaud: Je comprends.

En résumé, je m'abstiendrai de citer certaines choses que vous avez sans doute déjà entendues. Toutefois, je voudrais que vous vous attardiez plus particulièrement à un document car je crois que sa lecture intéressera vivement les membres du Comité. Il s'agit d'une bonne compilation de certaines opinions, dont certaines divergent, et qui traite de l'opportunité de modifier radicalement notre réseau de transport et notre régime de réglementation.

Il s'agit d'un rapport spécial publié en octobre 1985. Il est intitulé *Transportation Business* et on le considère comme le bulletin d'information du secteur. On y fait valoir quelques points intéressants et je vous demanderai de vous attarder à un de ces points en particulier qui est très bien défendu par une des figures de proue de notre industrie.

Le président: Peut-on obtenir ce document?

M. Painchaud: Oui. Je vous le remets. Et il contient un article signé par M. John F. Kennedy, président, du groupe Kingsway. Vous en trouverez la lecture fort intéressante. Je ne vais pas vous le résumer mais je vous exhorte à le lire.

Cela dit, l'Association manitobaine de camionnage ne s'oppose pas aux changements et nous pensons qu'ils devraient être progressistes plutôt que réactionnaires. Nous nous inquiétons vivement du fait que la déréglementation semble être au goût du jour. Selon nous, la déréglementation ne tient pas nécessairement compte des réalités du marché canadien, et encore moins des réalités du secteur du camionnage au Canada.

À notre avis, en conséquence d'une politique d'ouverture des frontières, le secteur du camionnage pourrait prêter le flanc à des mains mises majeures si bien que le trafic est-ouest que nous connaissons actuellement pourrait très bien être réorienté en direction nord-sud.

[Text]

We will not be bold enough to suggest that deregulation will reduce the number of jobs in the transportation sector because the experience in the U.S. has indicated that there was no net loss of jobs. However, we will pose one question to this committee: Will they be Canadian jobs? We are not sure about that.

• 1640

We are not sure about that, and we do not believe the current body of study, the kind of information available, is in a position to give us those answers now. We think there is some prematurity to the whole process of *Freedom to Move*, and there have been some serious flaws in the process of getting the provinces together to agree on a transportation system that would be different from what has existed for some 50 years.

In fairness to those of my compatriots who have made significant investments in this industry, and the jobs that are involved in this industry, and more specifically the jobs and investments that are involved in Manitoba, it is not fair for the government to move without having a clear understanding of where it is going, why it is going there, and what are likely to be some of the results. We would even be so bold as to suggest that without those impact studies, it is not desirable to move at this stage.

Further, is it reasonable to be proceeding at this time to deregulate in the manner proposed rail, trucking, while at the same time an agenda for discussion on free trade is being set? Is it desirable to be doing that? Are we not excluding from discussion and negotiation an industry, an item of national policy, before the fact? Is that a desirable way to proceed?

We are not sure. We suggest to you that under an open-border policy it may even be attractive for current Canadian firms to locate their headquarters outside of our borders, because there is sufficient evidence to indicate that it may be more attractive from a social policy point of view, from a fuel cost point of view, from an equipment point of view . . .

The Chairman: A tax point of view.

Mr. Painchaud: —perhaps even from a transport point of view. Those questions have not been answered, in our view.

So we believe *Freedom to Move* is premature. We do not quarrel with the concepts or the philosophy. We are private-enterprise people. We believe in competition. We believe in fairness in the marketplace. We have no problems with those concepts. However, let us make sure the playing field is even. And we are not sure it is. We are not sure it is.

So is it reasonable at this time to be, as has been said so many times, perhaps throwing the baby out with the bath water? We do not know; and that is the purpose of our intervention here today: to try to sensitize you to that.

[Translation]

Nous n'irons pas jusqu'à dire que la déréglementation pourrait entraîner des pertes d'emploi dans le secteur des transports car l'expérience américaine prouve que dans l'ensemble il n'y en a pas eues. Néanmoins, nous nous posons la question suivante: les emplois demeureront-ils au Canada? Nous n'en sommes pas sûrs.

Nous n'en sommes pas convaincus et nous ne croyons pas que les conclusions des études menées jusque là ou que les renseignements disponibles peuvent nous fournir ces réponses maintenant. Nous trouvons que le processus envisagé dans *Aller sans entraves* est prématuré et que le système qu'on a employé pour faire accorder les provinces sur un système de transport différent de celui qui existe depuis maintenant 50 ans recèle quelques défauts assez graves.

Par déférence pour mes compatriotes qui ont fait des investissements considérables dans cette industrie et pour les emplois et les investissements qui sont en jeu dans la province du Manitoba, tout geste du gouvernement qui ne serait pas basé sur une compréhension très claire de leurs conséquences éventuelles serait injuste. Nous irions même jusqu'à dire qu'en l'absence d'étude d'impact, à ce stade-ci, il n'est pas souhaitable que l'on prenne des initiatives en ce sens.

De plus, est-il raisonnable d'envisager la déréglementation, telle que proposée, alors que l'on entame des pourparlers sur le libre-échange? Est-il souhaitable de l'envisager? Cette déréglementation, n'aurait-elle pas pour objet d'écarter d'office une industrie d'intérêt national des pourparlers et des négociations? Est-ce une façon souhaitable de procéder?

Nous n'en sommes pas convaincus. En vertu de nos politiques de frontières ouvertes, il se peut même que des firmes canadiennes veuillent établir leurs sièges sociaux à l'extérieur du Canada parce que la politique sociale, le coût de l'essence, l'équipement et ainsi de suite présentent des avantages nets.

Le président: Il y a aussi le système fiscal.

M. Painchaud: Et peut-être même des avantages du point de vue des transports. À notre avis, ces questions sont restées sans réponses pour le moment.

C'est ainsi que nous estimons prématuré *Aller sans entraves*. Nous ne nous inscrivons pas en faux contre les concepts ou la philosophie. Nous sommes pour l'entreprise privée. Nous croyons en la nécessité de la concurrence. Nous sommes en faveur de l'équité dans les marchés commerciaux. Nous n'avons aucune difficulté à accepter ces concepts. Assurons-nous, cependant, que le terrain de jeu est égal. Nous ne sommes pas convaincus qu'il l'est. Nous n'en sommes pas sûrs.

Est-il donc raisonnable à présent de jeter le bébé avec l'eau du bain? Nous n'en sommes pas convaincus. Justement, le but de notre intervention aujourd'hui était de vous mettre en garde contre ce danger.

[Texte]

The Chairman: Mr. Painchaud, you actually said more orally than is in the body of your brief. I found it very interesting . . .

Mr. Angus: And well said, Mr. Chairman.

The Chairman: —and well said. I want to compliment you.

Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je remercie notre témoin pour son exposé qui mérite la réflexion des membres du Comité. Je crois que les questions qu'il nous pose méritent beaucoup d'attention. Les membres du Comité devraient industrie dont il nous fait part avant de faire des recommandations au gouvernement. Je le remercie, d'autant plus que les propos qu'il vient de tenir confirment pour moi ce que M. John F. Kennedy, le président du *Kingsway Group*, nous avait déjà exprimé en envoyant un document d'une quinzaine de pages à tous les membres de ce Comité, document que j'ai lu et qui démontre le danger d'une déréglementation trop rapide pour l'industrie du camionnage. Je pense que ses propos confirment le document que nous avons reçu de M. Kennedy. Nous devrions certainement en tenir compte avant de formuler des recommandations au ministre.

• 1645

Je remarque que M. Painchaud n'a pas eu le temps de parler d'un aspect du document écrit qu'il nous envoie aujourd'hui. Je me réfère à la page 5 de son document où il parle d'égalité de chances pour tous les modes de transport. Il parle en particulier de la possibilité que l'industrie du camionnage occupe une place beaucoup plus grande dans le domaine du transport des grains. Je l'invite à faire quelques commentaires à cet égard.

M. Painchaud: Cela, c'est une autre de nos inquiétudes. Présentement, la loi du Parlement qui régit le transport en général au Canada comporte une disposition qui exige que tous les modes de transport bénéficient d'un traitement égal. Cette restriction de la politique nationale du transport du Canada ne se retrouve pas dans le document *Aller sans entraves*, et cela nous inquiète également. Je suis d'accord avec vous qu'il y aura possiblement des changements dans le domaine du transport des grains. Avec l'abandon du rail dans certaines communautés, il est possible que le transport routier joue éventuellement un rôle plus important dans ce domaine. Par conséquent, il nous semble qu'on aurait dû accorder une certaine attention à cette question dans le document *Aller sans entraves*. C'est une lacune du document.

C'est pour cela qu'on en parle dans notre mémoire.

M. Ouellet: J'aimerais demander à notre témoin s'il croit que les contrats secrets dont on parle dans le document *Aller sans entraves* ne devraient pas être tout simplement bannis. Evidemment il y a des témoins qui ont comparu devant notre Comité qui sont favorables à ces contrats secrets, mais la plupart de ceux qui ont témoigné nous disent: Nous acceptons ces contrats secrets, mais à condition que . . . Et là on énumère toute une série de conditions.

En regardant toutes ces conditions que l'on met pour accepter les contrats secrets, j'arrive à la conclusion que ces

[Traduction]

Le président: Monsieur Painchaud, la concision de votre mémoire n'a d'égal que la pertinence de vos propos. Ils étaient fort intéressants.

M. Angus: Et très éloquents, monsieur le président.

Le président: Et très éloquents. Je vous félicite.

Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to thank our witness for his presentation which is most certainly worth serious consideration by the members of the committee. The questions he has asked are worth reflecting on. The Committee should give serious consideration to his industry's fears before making recommendations to the government. I would like to thank the witness, especially as he just confirmed for me what Mr. John F. Kennedy, the President of Kingsway group, said in a 15-page document he sent to all the members of the committee. I read his document and he certainly demonstrated the danger of hasty deregulation for the trucking industry. His comments have confirmed what we heard from Mr. Kennedy. We should certainly give them due consideration before making recommendations to the Minister.

I see that Mr. Painchaud did not have time to raise subject he addresses in his written brief. I am referring to page 5, where he mentions equal opportunity for all modes of transportation. He mentions particularly the opportunity for the trucking industry to play a more important role in grain transportation. I wonder if he might comment on this.

Mr. Painchaud: That is another of our concerns. Currently, the act which governs transportation in Canada includes a provision stipulating that all methods of transportation should get the same treatment. Now that aspect of national transportation policy in Canada is not mentioned in "Freedom to Move" and this is a great concern to us. I agree that there may possibly be some changes in the area of grain transportation. With the abandonment of rail service in some communities, road transport may possibly play a more important role in this regard one day. So, we feel that more attention should have been devoted to this question in "Freedom to Move". That is one of the documents shortcomings.

That is why we raised it in our brief.

Mr. Ouellet: I would like to ask our witness whether he feels that the confidence contracts mentioned in "Freedom to Move" should not simply be done away with. There are some witnesses who have appeared before the committee who have expressed their support of confidential contracts, but most of the witnesses have told us that they would accept the confidentiality, but under certain conditions.

After examining the conditions under which certain witnesses would accept confidential contracts, I have reached

[Text]

gens-là se méfient probablement des contrats secrets. Ils les acceptent un peu à contrecœur. En fin de compte, je me demande s'il ne vaudrait pas mieux que ces contrats secrets n'existent pas.

M. Painchaud: On accepte en principe qu'il y en aura probablement et, en conséquence, on met certaines conditions. Je vais demander à M. Reg Lewis de répondre à cette question, parce qu'il s'agit d'une question nationale.

M. Ouellet: Merci.

Mr. Reg J. Lewis (Consultant, Canadian Trucking Association): Mr. Chairman, the issue of confidential contracts is a concern to the trucking industry. However, I believe you will be interested to know I attended the panel of the western wheat producers last Friday, along with Mr. Mulder of Transport Canada. One of the concerns of the grain industry was that they were not included in *Freedom to Move*, but more of concern to the grain industry was the issue of confidential rates. And to put it into a meaningful situation, they talk about Cargill or Pioneer or United, or someone negotiating private rates and confidential rates with the railway, as having quite a marked effect on the grain distribution and the grain-gathering system.

One other issue that developed was the supposition that a major company, such as CP, could build a major fast put-through elevator system on line, provide a trucking network and put a whole series of farmers under contract to do trucking. Then, through confidential rates, they could really wreak havoc with the grain transportation industry. That is a concern of the grain farmers as expressed in Brandon of last Friday.

• 1650

As far as the trucking industry is concerned, we believe in competition, but we find competition is rather difficult if you do not know the basis for performing that competition. We want to be able to compete; if we cannot, fine and dandy; then someone else is entitled to the market. Confidential rates also put manufacturers, regions of the country, and distributors at a disadvantage, one with the other. They may be located in a region through political expediency or to provide jobs. When they are priced out of the market on the transportation end of it—it is rather difficult to make a decision whether or not that industry should be located there when you do not know what percentage of the market is transportation.

Mr. Ouellet: I would like to refer to my colleagues to end my question time.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. I assure you I will be brief and to the point as I always am.

The Chairman: Your time had expired, Mr. Ouellet.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, first of all I want to say to the witnesses that I appreciated very much their comments. They

[Translation]

the conclusion that they are essentially wary of confidential contracts. They accept them despite themselves. Now I am wondering whether it would not be better simply do away with them altogether.

Mr. Painchaud: We accept that, in principle, there will probably be confidential contracts and we list the conditions under which they should be allowed to continue. I would like to ask Mr. Red Lewis to answer your question, as it is a national policy issue.

Mr. Ouellet: Thank you.

M. Reg J. Lewis (expert-conseil, Association canadienne du camionnage): Monsieur le président, la question des contrats secrets inquiète l'industrie du camionnage. Toutefois, j'ai assisté à la réunion des producteurs du grain de l'Ouest qui a eu lieu vendredi dernier, et il y avait M. Mulder de Transport Canada. Or, l'industrie du grain se plaignait du fait qu'on l'avait omise du document *Aller sans entraves* mais, surtout, des tarifs confidentiels. Par exemple, les responsables à la réunion ont évoqué les effets marqués sur le système de distribution et de récolte des grains des tarifs confidentiels négociés entre *Cargill*, *Pioneer* ou *United* et les chemins de fer.

Par ailleurs, ils ont précisé qu'une société majeure, comme CP, pourrait faire construire un réseau de silos sur la ligne, prévoir tout un réseau de camionnage et sous-traiter aux céréaliculteurs pour qu'ils fassent le camionnage. Ensuite, avec des tarifs confidentiels, elle pourrait bouleverser toute l'industrie du transport des grains. Cette éventualité inquiète manifestement les céréaliculteurs qui se sont réunis à Brandon vendredi.

Pour ce qui est de l'industrie du camionnage, nous sommes en faveur d'un marché concurrentiel. Toutefois, il est plutôt difficile de faire face à cette concurrence si l'on ignore les règles du jeu. Nous voulons être en mesure de faire concurrence. Sinon, ainsi soit-il: on doit céder la place à quelqu'un d'autre. L'existence d'un tarif confidentiel peut désavantager les manufacturiers, certaines régions du pays et les agents de distribution les uns par rapport aux autres. Par exemple, ceux qui travaillent dans une région donnée pour des raisons politiques. Ou pour créer des emplois. Or, si les frais de transport les empêche de fonctionner... Il est difficile de se décider pour une région ou une autre lorsqu'on ne connaît pas le pourcentage du marché qui est absorbé par le transport.

M. Ouellet: Je voudrais céder la parole à mes collègues maintenant.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Je vous assure que je serai bref et concis comme d'habitude.

Le président: Votre temps était écoulé, de toute façon, monsieur Ouellet.

M. Tobin: D'abord, monsieur le président, je veux dire à quel point j'apprécie les remarques des témoins. Ils ont été

[Texte]

were succinct, to the point, and important for this committee to hear. The federal Minister of Transport was quoted as saying on September 27, 1985 in the *The Globe and Mail* when asked about what we had learned from the U.S. experience: 'The biggest lesson we can learn is that you do not go headlong into deregulation with the finesse of a rhinoceros, as the United States did'. That was September 27, 1985. Here we are a little while later getting ready for legislation in January. The provincial premiers in St. John's passed a resolution asking that transportation be recognized, in the legislation that will flow out of this exercise, as a key to regional economic development. At the Regina First Ministers' Conference they agreed to a number of principles, one of which was the following: That all major national policies should be judged, in part, in terms of their regional impact and, so far as is possible, those policies should reinforce the goal of fair and balanced regional development.

Now, I recognize that 30,000 jobs in this province depend on transportation directly, a good share of those in the trucking industry. I heard you say a few minutes ago that you do not know whether or not, if we proceed with the speed we have talked about, and the way the government has talked about it at least in the white paper, some of the trucking companies in Canada would not be better off moving south of the border. As I read these principles to you about regional development, regional impact, and I hear you make that comment, I get concerned. Can you elaborate please on that concern, and tell us just how real it is?

Mr. Painchaud: Well, the problem, through you, Mr. Chairman, is that we are not sure how real it is. That is why we believe that Freedom to Move is premature. We do not believe there is a body of information sufficiently articulated at this point to try to identify whether that kind of condition might exist. I would pose a question to the committee. Given some of the body of knowledge we do have about the differential in prices on certain types of equipment, the differential in prices on fuel, those kinds of things, would it be desirable for even a major Canadian trucking company to locate its headquarters outside of the province? Given the possible scenario that under deregulation and indeed free trade, which may either precede or come after the fact of deregulation, a movement north-south might become more attractive, it may well be that Canadian carriers would find it more desirable to locate outside of our borders. We do not know the answer to that. We think that answer should be here, or at least there should be an articulation of the potential impact prior to the movement in this very, very rapid manner, as we are talking about legislation possibly in the new year, as you have indicated.

Mr. Tobin: That is right. Mr. Chairman, just to finish the question, a logical extension of the question. Another way in which jobs could theoretically be moved south of the border is having foreign owners buy up Canadian companies and ultimately over a period of time moving the operation south of the border, and consolidating the operations south of the border. Do you believe the current Investment Canada Act gives you any kind of protection, any kind of assurance that you are safe and well protected north of the border? Second,

[Traduction]

succincts, concis et pertinents. Dans un article du *Globe and Mail* daté du 27 septembre, 1985, on a cité le ministre fédéral des transports en réponse à une question sur la leçon que nous avons apprise de l'expérience américaine. Et je cite: la leçon la plus importante que nous pouvons tirer est qu'il ne faut pas s'enfoncer, tête baissée, dans une déréglementation avec la finesse d'un rhinocéros, comme l'ont fait les États-Unis. Voilà ses propos du 27 septembre 1985. Nous voilà un peu plus tard, nous préparant à une loi attendue au mois de janvier. À Saint-Jean, les premiers ministres provinciaux ont adopté une résolution visant à faire du transport la clef du développement économique régional. À la conférence des premiers ministres à Regina, on s'est accordé sur plusieurs principes, dont celui d'élaborer des politiques nationales importantes dans le contexte de leur impact régional et, dans la mesure du possible, dans le contexte d'un développement régional équitable et équilibré.

Or, je me rends bien compte que trente mille emplois dans cette province dépendent directement du domaine des transports, particulièrement, du camionnage. Il y a quelques instants, vous avez dit que si nous réalisons la déréglementation aussi vite que prévu dans le Livre blanc, certaines entreprises de camionnage au Canada feraient mieux de déménager au Sud. Dans le contexte des principes de développement et d'impact régional que je viens de citer, cette attitude m'inquiète. Pouvez-vous nous dire si c'est un danger réel?

M. Painchaud: Monsieur le président, nous ne savons pas dans quelle mesure ce danger est réel. C'est la raison pour laquelle nous trouvons qu'*Aller sans entraves* est prématuré. À ce stade-ci, les renseignements disponibles ne nous permettent pas de déterminer si c'est bel et bien un danger qui existe. J'aurais une question à poser au Comité. Étant donné les renseignements que nous avons sur la différence des prix de certains types d'équipement, de l'essence et ainsi de suite, serait-il souhaitable pour une société de camionnage importante au Canada d'aller établir son siège social à l'extérieur de la province? Dans l'éventualité de la déréglementation, voir, du libre échange, qui pourrait soit précéder ou suivre la déréglementation, l'axe nord-sud pourrait devenir beaucoup plus séduisant pour les transporteurs canadiens les incitant ainsi à s'installer à l'extérieur du Canada. Or, nous ne savons pas si c'est un danger réel. Nous trouvons simplement qu'il faut envisager une réponse à cette question ou, à tout le moins, examiner en détail toutes les conséquences éventuelles d'une déréglementation aussi rapide, puisque vous envisagez de déposer un projet de loi au début de l'an prochain.

M. Tobin: Oui. Monsieur le président, j'aurais une question complémentaire. Théoriquement, on pourrait aussi assister à un exode vers le Sud si les compagnies étrangères devaient se porter acquéreurs de sociétés canadiennes et progressivement déplacer les bureaux au sud de notre frontière afin de consolider toutes leurs opérations. Croyez-vous que la loi sur les sociétés d'investissement vous protège, vous assure une certaine protection ici au nord des États-Unis? Voudriez-vous que dans la loi qui sera formulée, peu importe quand, l'on prévoie des

[Text]

would you recommend that in the act that flows, whenever it flows, there be specific restrictions on the extent of foreign ownership in Canadian transportation companies, be it trucking or in other modes?

• 1655

Mr. Painchaud: Mr. Chairman, I would not be bold enough to suggest to the government what types of instruments might be used to make sure that whatever policy flows as a result of government . . .

Mr. Tobin: Mr. Chairman, to the witness, he should be as bold as he feels like being, because we are liable to have this legislation in a few months . . .

Mr. Painchaud: Well, I would not want to be as bold as to suggest the mechanisms. All I would like to say is this: Whatever legislation flows, it should be in keeping with the Canadian reality. The Canadian reality is that we have a fragile industry in this country. It is of some \$6 billion in size. Three or four of the major carriers in the U.S. collectively have greater revenues than the entire Canadian trucking industry. They have a system of terminals numbering some 500, in one particular firm, versus a network of perhaps 5 or 10 or 15 in Canada for any of the major companies.

Indeed, we have suggested—and it has been suggested many times—that with the possible location of five or six key terminals in the key market areas of this country, a north-south movement of goods might become much more efficient. However, is that desirable, given the context of this country and the fact that the national transportation policy has been an instrument for, if you wish, linking the various communities across this large geography? We are saying: Is it fair to change the system in mid-stream for the investments the truckers have made and what have you?

Mr. Tobin: Thank you. Thank you, Mr. Chairman. I wish there were much more time.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I want to say at the outset that I appreciate your comment, but from going over your brief, I conclude that you feel it is not deregulation, but reregulation; that no matter what we come down with, we are going to have to maintain a regulated regime. Even though it might be reregulated or with updated regulations, we will have to have a regulated regime in any event, not just in the interests of the trucking industry but of the whole transportation sector. Is that a fair assessment of the thrust of your brief?

Mr. Painchaud: Yes. We believe that, first of all, deregulation may not be the Canadian answer; reregulation might well be. However, we believe that before the components of reregulation are implemented there should be sufficient information, if you wish, about the potential impacts, and the process should then be designed to deal with those potential

[Translation]

restrictions bien précises à l'égard de la participation étrangère dans des sociétés canadiennes de transport, qu'il s'agisse du secteur du camionnage ou d'autres secteurs?

M. Painchaud: Monsieur le président, je n'oserais pas dire au gouvernement les moyens qu'il devrait prendre pour s'assurer que les politiques qu'il adopte . . .

M. Tobin: Monsieur le président, je crois que le témoin devrait être aussi franc qu'il le désire, parce qu'il se pourrait fort bien que nous nous retrouvions avec une mesure législative à cet égard dans quelques mois . . .

M. Painchaud: Je n'oserais pas proposer de mécanismes particuliers. Tout ce que je peux dire c'est qu'une mesure législative devrait tenir compte de la réalité qui existe au Canada. Le secteur du camionnage au Canada est très fragile. Ses recettes s'élèvent à environ 6 milliards de dollars. Trois ou quatre des principaux transporteurs américains représentent à eux seuls des recettes qui dépassent celles de tout le secteur du camionnage canadien. Une des sociétés par exemple a quelque 500 terminaux alors qu'au Canada il n'y en a peut-être que 5, 10 ou 15 pour chaque grosse compagnie.

Nous sommes d'avis, et d'autres l'ont proposé, que le transport des marchandises sur une axe nord-sud pourrait être plus efficace si l'on construisait cinq ou six grands terminaux dans les principaux marchés du pays. Toutefois, il faut se demander si ce projet serait souhaitable compte tenu du contexte et compte tenu du fait que la politique nationale en matière de transport a permis d'établir des liens entre les collectivités de notre vaste pays. Nous demandons simplement s'il est juste de changer le système en cours de route, compte tenu des investissements faits par les camionneurs.

M. Tobin: Merci. Merci, monsieur le président. J'aurais aimé disposer d'un peu plus de temps.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je suis heureux d'avoir entendu vos commentaires sur la question qui nous intéresse. Cependant, d'après ce que vous dites, vous proposeriez plutôt une réréglementation qu'une déréglementation; vous semblez dire qu'il faudra maintenir à tout prix un système réglementé. Vous semblez dire qu'il faudra formuler de nouveaux règlements, ou en modifier certains, mais qu'il faudra avant tout assurer un régime réglementé pour protéger non seulement les intérêts du secteur du camionnage, mais également ceux du secteur des transports. Est-ce que j'ai bien compris l'essentiel de votre mémoire?

M. Painchaud: Oui. Nous pensons que la réglementation n'est pas nécessairement la solution au problème canadien; cependant, la réréglementation pourrait nous permettre de régler le problème. Nous sommes cependant convaincus qu'il faudra, avant de passer à la rédaction de nouveaux règlements, recueillir les renseignements suffisants sur l'incidence éven-

[Texte]

impacts. We think a lot of that activity has not taken place prior to the emergence of this document, which appears on the surface to be a blueprint for legislation. It may not be. Then of course, we are encouraged by the fact that there is this committee travelling across the country to solicit all these various views.

Mr. Benjamin: I hope that if, as and when we get legislation, you people and the Canadian Trucking Association as well will want to appear on that clause-by-clause study; or we will call it 'claw-by-claw'.

When you talk about grain and *Freedom to Move*, it is our understanding that there cannot be any confidential rates in grain, that this will be set under the Western Grain Transportation Act. It is entirely separate from what is proposed in *Freedom to Move*. Can I assume, then, that what you are really talking about is the players who move into the trucking of grain as compared to moving it by rail, because the rates will be set by statute?

Mr. Painchaud: Mr. Lewis started this particular answer previously, so I will defer to him.

Mr. R. Lewis: The comment with regards to confidential agreement of rates on rail was based on the discussions at Brandon by the western wheat producers, and it was an illustration of what can happen. Today nothing is fixed in bronze, and the *Freedom to Move* has not addressed the grain movement.

• 1700

The grain movement method of payment and several other issues are still up in the air. They are not so sure that in time and place some of these things will change. They wish to point out to the members the dangers of confidential predatory pricing.

On your further comment on re-regulation, yes, there will be regulation. There will probably be more regulation and more ongoing regulation than we get today. So far the problem of regulation has only addressed pricing. It has not addressed the costing end of regulation nor the ongoing regulatory issues required in the transportation industry.

Mr. Benjamin: When you talk about confidential rates, you recommend that the pricing policies retain a portion of the traffic for open competition and suggest a maximum of 70% for contract. Is that not nothing more than an extension of the régime of agreed charges that have been in place for years? I think then the maximum was 75%.

[Traduction]

tuelle des nouvelles mesures; toute mesure proposée devrait atténuer dans la mesure du possible les incidences de ces règlements. Nous sommes d'avis que le gouvernement ne disposait pas de tous les renseignements pertinents lorsqu'il a rédigé le Livre blanc, document qui semble de fait être un document préparatoire à la rédaction d'un projet de loi. Le fait que votre Comité traverse le pays tout entier pour sonder l'opinion des Canadiens sur ce document nous encourage fortement.

Mr. Benjamin: J'espère que si le gouvernement décide de déposer un projet de loi à la suite de l'étude de ce rapport, j'espère que votre groupe, et l'Association canadienne du camionnage serez disposés à participer à une étude article par article.

Vous avez parlé du transport des céréales et des propositions contenues dans le document *Aller sans entraves*. Il semblerait, que dans ce domaine, la passation de contrats confidentiels soit interdite, car les taux seront établis conformément à la Loi sur le transport des grains dans l'Ouest. Il s'agit donc d'un secteur qui n'est pas du tout touché par les propositions formulées dans *Aller sans entraves*. Ai-je raison de croire que vous parlez particulièrement de ceux qui s'occupent du transport des grains par camion plutôt que par train puisque les taux seront établis aux termes de la loi?

Mr. Painchaud: Je laisserai M. Lewis répondre à cette question puisque c'est lui qui parlait de ce secteur tout à l'heure.

Mr. R. Lewis: Les commentaires que nous avons présentés sur la passation de contrats confidentiels pour le transport ferroviaire étaient fondés sur les discussions qu'ont eues les producteurs de blé de l'Ouest à Brandon; ces commentaires illustrent bien ce qui peut se produire. Rien n'est immuable aujourd'hui, et la question du transport des grains n'a pas été abordée dans *Aller sans entraves*.

Pour ce qui est du transport des grains, la méthode de paiement et bien d'autres facteurs n'ont pas encore été réglés. Rien ne nous assure que les modalités qui existent actuellement ne seront pas changées. Nous désirions simplement signaler que les pratiques déloyales à l'égard de l'établissement des prix présentaient certains dangers.

Pour en revenir à ce que vous avez dit sur la reréglementation, je dois reconnaître qu'il doit absolument y avoir des règlements. Il y aura probablement plus de règlements qu'aujourd'hui. Jusqu'à présent, le problème de la réglementation ne touchait que l'établissement des prix. En effet on ne s'est pas penchés sur les coûts afférant aux règlements ni sur l'application de ces règlements dans le secteur des transports.

Mr. Benjamin: Lorsque vous parlez de taux confidentiels, vous dites que les politiques d'établissement des prix devraient préciser qu'un pourcentage donné des activités de transport seulement pourrait être visé par des contrats; vous proposez d'ailleurs un taux de 70 p. 100. Est-ce que cela ne représente pas simplement une prolongation du régime de taux établi qui

[Text]

Mr. Painchaud: Yes.

Mr. Benjamin: But those were also public rates. There was nothing confidential about them.

Mr. R. Lewis: They were public rates, Mr. Benjamin. If we had our 'druthers', we would not have anything. But being realistic that you are not going to get everything you want . . . the régime, or the suggestion, of asking for partial was what we thought was the least we can live with.

Mr. Benjamin: And you prefer that there be no such thing, really, as confidential rates. They would be public and you would compete openly and fairly over negotiating rate agreements.

Mr. R. Lewis: Not only for our industry, Mr. Benjamin, because we cannot compete in some of those bulk hauls and never will. But we do not think it is unfair to the shipping public to have a confidential rate basis.

Mr. Benjamin: Hear! Hear!

I am intrigued with your movement north-south, because we were provided with evidence when we went through a year of debate on the statutory grain rates, the Crow rate, how by 1990 it would be about \$10 to \$12 a tonne cheaper to ship grain south through Duluth and Minnesota down through Kansas and down to New Orleans than it would be through Thunder Bay and the St. Lawrence Seaway. Do you see this extension . . . the risk of extending to other commodities and other modes of transportation, not just rail or ship in Canada, but also the trucking industry?

Mr. R. Lewis: I think we have two questions. One is the difference in the pricing of grain States-side and in Canada. And let us put it on the line: States-side they have many incentives. They have the fast through-put elevators, which give \$2-a-tonne or \$3-a-tonne discounts. They have multiple car loadings, which may provide another \$2 or \$3 a tonne discount that we do not have here. They also have special pricing to take those in. Then they have the Mississippi barge rates, which are much lower than we have here. So when we are talking about grain transportation, they do have a lot of advantages; some we can get here, if we make our grain system more flexible.

On the north-south trucking movement, the reason some of the carriers and I have advocated carriers should go south is in the geographics and the economics more than in the regulatory. I think the regulatory régimes are reasonably secure on

[Translation]

existe depuis des années? Je croyais d'ailleurs que dans le cadre de ce régime, le taux prévu était de 75 p. 100.

M. Painchaud: C'est exact.

M. Benjamin: Mais il s'agissait également de taux publics. Il n'y avait rien de confidentiel.

M. R. Lewis: Il s'agissait de taux publics, monsieur Benjamin. Si on nous donnait le choix, ces types de contrats ne seraient pas permis. Il nous faut être réalistes, car nous ne pouvons pas tout avoir . . . le régime, ou la proposition sur une partie du marché qui ne serait pas touchée par de tels contrats est une solution que nous pourrions accepter.

M. Benjamin: Mais vous préféreriez que la passation de contrats confidentiels soit interdite. Les taux seraient publics et vous pourriez négocier pour obtenir de meilleurs taux.

M. R. Lewis: Cela ne s'applique pas uniquement à notre secteur, monsieur Benjamin, car nous ne pouvons pas livrer concurrence pour certains types de transport en vrac. Nous ne pourrions jamais le faire d'ailleurs. Nous ne croyons pas que les expéditeurs soient traités de façon injuste si l'on prévoit des taux confidentiels.

M. Benjamin: Je suis parfaitement d'accord.

Vos commentaires sur le transport nord-sud m'intéressent sérieusement; en effet, lorsque nous avons consacré une année à l'étude des taux statutaires pour le transport des grains, le taux du Nid-de-Corbeau, on nous a dit qu'en 1990 il en coûterait dix ou douze dollars de moins si l'on transportait les grains vers le sud en passant par Duluth et par le Minnesota en passant également par le Kansas et la Nouvelle-Orléans; on disait que cette route serait plus économique que celle de Thunder Bay et de la voie maritime du Saint-Laurent. Croyez-vous que . . . croyez-vous que cela pourrait également s'appliquer éventuellement à d'autres produits et à d'autres moyens de transport, pas simplement le transport par rail ou par bateau au Canada, mais également au secteur du camionnage?

M. R. Lewis: Je crois qu'il s'agit de deux questions. La première porte sur la différence des taux pour le transport des grains aux États-Unis et au Canada. Soyons francs: il y a beaucoup de mesures d'encouragement aux États-Unis. Par exemple, les éleveurs à grain à rendement accéléré permettent aux expéditeurs de réaliser des économies de deux ou trois dollars la tonne. De plus, en se servant d'installations de chargement multiple, les intéressés peuvent réaliser une autre économie de deux ou trois dollars la tonne; ces systèmes ne sont pas offerts ici. Aux États-Unis, des prix spéciaux sont prévus pour ce type de transport. De plus, les taux pour le transport pas péniche sur le Mississippi sont beaucoup moins élevés qu'ici. C'est pourquoi il existe beaucoup d'avantages aux États-Unis lorsqu'on parle du transport des grains; si notre système devient plus souple, nous pourrions nous aussi bénéficier d'avantages du genre.

Pour ce qui est du camionnage dans une direction nord-sud, ce sont des raisons géographiques et économiques beaucoup plus que réglementaires qui nous ont poussés à proposer, comme l'ont fait d'autres transporteurs, un mouvement vers le

[Texte]

either side. If you live in Canada, or you are a Canadian citizen, you have regulations. States-side you have the same regulations.

Where we have a problem is in the United States any of their market ends for Canada are within 80 miles or so from the border, and there are only five or six major centres in Canada, all within a day's travel States-side. This means the American carriers can come in with American employees, drop, pick up, and go back. They do not have to have work visas. They do not run afoul of immigration. They do not have to worry about customs duties on their equipment.

On the other side of the coin, we have some 2,000 miles and we have some 400 or 500 centres we have to cover. It is just like pushing a rope uphill. We cannot use our equipment without pick-ups and drops, which brings it subject to customs and excise duty States-side. We cannot use them without pick-ups and drops, and there we have no visa or immigration permits for our drivers. Before you get into any regulatory issues being fair or unfair, or wage differentials, the practical economics of servicing 2,000 or 500 centres or whatever number of centres versus 6 centres, and 80 miles versus 2,000 miles, make the regulatory system secondary to other conditions.

• 1705

Mr. Benjamin: Both railroads, for the last several years, have been negotiating either running rights or buying up railway lines, north and south in the United States. Canadian Pacific, within a matter of weeks of the Crow rate's being abolished, bought four little trucking companies in northwestern Saskatchewan in anticipation of branch lines being abandoned. Do you feel that there has to be a regulatory regime? You are either in the railway business or you are in the trucking business; make up your mind.

Even with the difficulties CN has, they are going to go into intermodal. CP is going to go into larger commodity trucking. Yet they obtain massive amounts of money to upgrade their railway tracks.

Mr. R. Lewis: We cannot really compare the system in Canada and the system in the States. You have a number of small railways in the States and you have major trucking companies in the United States that are equal to some of the railways in the States.

[Traduction]

sud. Je crois que les régimes réglementaires en place sont assez stables dans les deux régions. Si vous vivez au Canada, ou si vous êtes un citoyen canadien, vous devez respecter des règlements. Il en va de même pour les Américains aux États-Unis.

Nous nous préoccupons du fait que la destination canadienne des camionneurs américains se trouve à 80 milles ou moins des frontières; il n'y a que cinq ou six grands centres au Canada, et tous se trouvent à une journée de route de la frontière américaine. Ainsi, les transporteurs américains peuvent venir au Canada, être accompagnés d'employés américains; ils peuvent venir ici, décharger la marchandise, recharger leurs véhicules, et retourner aux États-Unis. Ils n'ont pas besoin de détenir de visas de travail. Ils n'éprouvent aucun problème avec les responsables de l'Immigration. De plus, ils n'ont pas besoin de payer de droits de douane pour le matériel.

La situation des camionneurs canadiens est bien différente. Nous devons parcourir 2,000 milles et nous devons desservir 400 ou 500 centres. C'est un peu comme si l'on essayait de nager contre le courant. Nous ne pouvons pas nous servir de notre matériel sans prévoir de dispositions spéciales pour le chargement et le déchargement; à ce moment-là, nous devons payer des droits de douanes et d'accise aux États-Unis. De plus, nous n'avons de visas ou de permis d'immigration pour nos camionneurs. Avant d'essayer de déterminer si les règlements sont justes, s'il existe des différences au niveau du salaire, il faut s'occuper du vrai problème; en effet, le système réglementaire revient au deuxième rang quand on étudie les vraies inégalités du système. Comparez la situation canadienne à la situation américaine. Il nous faut parcourir 2,000 milles et desservir 500 centres ou peu importe alors que les Américains n'ont que 80 milles à parcourir et six centres à desservir.

M. Benjamin: Depuis les quelques dernières années les deux sociétés ferroviaires ont entrepris des négociations afin d'utiliser ou d'acheter des voies ferrées au nord et au sud aux États-Unis. La société *Canadian Pacific*, quelques semaines après l'abolition du taux du Pas du Nid-de-Corbeau, a acheté quatre petites compagnies de camionnage dans le nord-ouest de la Saskatchewan, parce qu'elle prévoyait l'abandon de certains embranchements. Croyez-vous qu'il soit nécessaire d'établir un régime de réglementation? Une société participe au transport par rail et au transport par camion un ou l'autre. Il faudrait choisir.

En dépit des problèmes que cette société éprouve actuellement, le CN a décidé de participer au transport intermodal. Le CP a l'intention de participer au secteur du transport par camion. Pourtant, ils reçoivent une aide financière considérable pour améliorer les voies.

M. R. Lewis: Nous ne pouvons pas vraiment comparer le système canadien au système américain. Aux États-Unis, il existe un certain nombre de petites sociétés ferroviaires; il existe de plus de grosses compagnies de camionnage qui sont comparables en certains cas à certaines des sociétés ferroviaires américaines.

[Text]

You can go into a trucking business in Canada for \$10,000 and you cannot go into a railway industry for \$10 million.

Mr. Benjamin: That is right.

Mr. R. Lewis: We have two major railway lines who are also two of the major trucking companies in Canada. If you are talking about market share and combines, there is no such thing, when you come to Canada and transportation, because the market share has to be the two railways.

Mr. Benjamin: On the market . . .

The Chairman: This is your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: There is an item that has to do with your trucking operations. I do not see anything in your brief about back hauls, and I am wondering if you have an opinion about outfits, like Canadian Tire or North American Van Lines, competing with freight forwarders. Do you have any views on that, whether or not there should be any regulatory regime on it?

• 1710

Mr. R. Lewis: You are talking about private carriage getting into the commercial. The only way I can say that is that if you are in the commercial business you pick up small shipments and large shipments by and large, the LTL; you have terminal facilities; you have certain commitments to the public. When you get into the broker system or you get into the private carriage, they do not have systems; they do not have P and D facilities; they do not serve the public in general. They pick up the straight load traffic, and any price is to pay the fuel going back. Therefore they completely destroy the rate system, and they do not provide any services to the general public. This is the experience in the United States.

Mr. Benjamin: Then you see nothing wrong with Canadian Tire hauling several truckloads out to the prairie provinces to their retail outlets and then loading up with anything they can load on? Even if it does not cover the price of fuel, they are not going back empty. You see nothing wrong with that?

Mr. R. Lewis: I do inasmuch as they are taking the freight the commercial carrier requires to go back. If he is hauling commercial freight out, LTL shipments, then he needs something to go back. There is a certain cost of transportation, and if you run one way empty then it is double the rate. It is just pure, plain economics that somebody has to pay for it. We are always going to require LTL transportation, and if we want to pay the price we in the trucking industry will provide whatever service you want providing you are going to pay for it.

[Translation]

Au Canada, si vous disposez de 10,000\$, vous pouvez lancer une entreprise de transport par camion; aux États-Unis, même si vous avez dix millions de dollars, vous ne pourrez pas vous lancer dans le transport ferroviaire.

M. Benjamin: C'est vrai.

M. R. Lewis: Au Canada, il existe deux grandes sociétés ferroviaires qui sont également deux des plus importantes sociétés de transport par camion. Si vous parlez de la part du marché et de coalition, ces choses n'existent pas dans le domaine du transport au Canada parce que la part du marché appartient aux deux grandes sociétés ferroviaires.

M. Benjamin: Pour ce qui est du marché . . .

Le président: Il s'agira de votre dernière question, Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il y a une autre question qui touche vos activités dans le secteur du camionnage. Vous ne parlez pas dans votre mémoire des camions qui une fois arrivés à leur destination sont rechargés pour le voyage de retour; que pensez-vous des sociétés comme *Canadian Tire* ou *North American Van Lines* qui livrent concurrence aux transporteurs de marchandise à aller simple. Est-ce que votre groupe a une opinion bien arrêtée sur cette question? Croyez-vous qu'il devrait y avoir des règlements à cet égard?

M. R. Lewis: Vous parlez des transporteurs privés qui font du transport commercial. Si vous vous occupez des transports commerciaux, vous prenez de petits chargements et d'importants chargements, dans l'ensemble, le réseau LTL; vous avez des terminaux; vous avez certains devoirs envers le public. Pour ce qui est des courtiers, il n'existe pas de système; ils n'ont pas de service de messagerie comme dans les autres secteurs. Ils n'offrent pas le service à l'ensemble de la population. Ils acceptent n'importe quel chargement, car ils veulent que le combustible nécessaire pour le retour soit payé. Ainsi, ils détruisent simplement le système de tarification, et n'offrent aucun service au grand public. C'est ce qui se passe aux États-Unis.

M. Benjamin: Vous ne vous opposez donc pas à ce que le groupe Canadian Tire charge plusieurs camions et expédie des marchandises à ses magasins dans les Prairies; ensuite, ces camions seront chargés à nouveau. Même si le transport de retour ne leur permet pas de payer le combustible nécessaire pour le transport, ces camions ne reviennent pas vides. ?a ne vous dérange pas?

M. R. Lewis: Ce qui me tracasse c'est simplement que ces camions prennent les chargements dont les transporteurs commerciaux ont besoin. Si le camionneur fait à ce moment-là du transport commercial, genre LTL, il doit ramener quelque chose. Ce transport n'est pas gratuit. Si vous revenez à votre point d'origine avec un camion vide, le taux du transport original double. C'est une question d'économie; quelqu'un doit payer. Nous aurons toujours besoin d'un réseau LTL; le secteur du camionnage est disposé à offrir les services nécessaires tant que quelqu'un est disposé à payer.

[Texte]

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to ask a question of information. Are all the trucking firms that are extraprovincial in Manitoba that you mentioned, 8 out of the 14 largest, required to publish their rates in Manitoba?

Mr. Painchaud: No, they are not.

Mr. Taylor: So actually they have confidential rates now.

Mr. Painchaud: Their rates are not confidential. They file their rates.

Mr. Taylor: They file their rates on extraprovincial traffic?

Mr. Painchaud: Yes, their rates are known. They are known through tariff bureaux and . . .

Mr. Taylor: Where do they file their rates on extraprovincial traffic?

Mr. Painchaud: With the tariff bureaux.

Mr. Taylor: In Manitoba.

Mr. Painchaud: Well, in Manitoba . . .

Mr. Taylor: But they are competing against other truckers in other provinces so actually they are confidential rates as far as the trucking firms are concerned.

Mr. Painchaud: I am not sure I understand the gist of your question.

Mr. Taylor: Let me put it this way. In Alberta the truckers have been using confidential rates for years because there is no requirement to file rates, no requirement whatsoever, extraprovincial or intraprovincial. So they have been using confidential rates for years to their own advantage and to the advantage of the shippers. In Manitoba, I suggest to you that the extraprovincial truckers do not file their rates in the other provinces so they are really confidential.

Mr. R. Lewis: The rates are published by the western tariff bureaux, the CTTB, the Niagara Tariff Bureau and the Quebec Tariff Bureau. They have all of the rates of the carriers, and all of the shippers organizations can get the information. It is available for nothing.

Mr. Taylor: Are all rates set by the extraprovincial truckers filed and published?

Mr. R. Lewis: All rates are filed and published, but I am not going to say that some carrier does not have a confidential rate because if I was that good then we would not need a police force in this country either.

Mr. Taylor: The very fact that the law does not require them to file them with the federal bureau indicates to me that there is something confidential about them.

[Traduction]

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais avoir un peu plus de renseignements. Est-ce que toutes les sociétés de camionnage «extra-provinciales» au Manitoba, vous avez parlé de huit des quatorze plus gros groupes, sont tenues d'annoncer publiquement leurs tarifs au Manitoba?

M. Painchaud: Non.

M. Taylor: Il y a donc actuellement des tarifs confidentiels.

M. Painchaud: Il ne s'agit pas de tarifs confidentiels. Il existe des dossiers à cet égard.

M. Taylor: Ils annoncent les tarifs afférents au transport à l'extérieur de la province?

M. Painchaud: Oui. On connaît leurs tarifs. Vous pouvez pour connaître ces tarifs vous adresser aux bureaux de transport et . . .

M. Taylor: À qui font-ils connaître leurs tarifs pour le transport à l'extérieur de la province?

M. Painchaud: Aux bureaux sur le transport.

M. Taylor: Au Manitoba.

M. Painchaud: Au Manitoba et . . .

M. Taylor: Ils livrent cependant concurrence aux autres camionneurs des autres provinces; ces tarifs sont donc confidentiels dans la mesure où les autres sociétés de camionnage ne les connaissent pas.

M. Painchaud: Je ne comprends pas très bien votre question.

M. Taylor: Permettez-moi de m'expliquer. En Alberta, les camionneurs utilisent des tarifs confidentiels depuis des années parce qu'ils n'ont pas besoin de les annoncer, qu'il s'agisse de tarifs pour le transport à l'intérieur ou à l'extérieur de la province. Il y a donc des années qu'ils se servent de tarifs confidentiels; les camionneurs et les expéditeurs tirent avantage de la situation. Au Manitoba, les camionneurs qui sortent de la province n'annoncent pas leurs tarifs dans les autres provinces; il s'agit donc de tarifs confidentiels.

M. R. Lewis: Les tarifs sont publiés par les bureaux sur les tarifs dans l'Ouest, la Direction de l'exploitation et des tarifs, le Bureau des tarifs de la région du Niagara et le Bureau des tarifs du Québec. Ces groupes connaissent les tarifs des transporteurs, et tous les expéditeurs peuvent obtenir ces renseignements. Ces renseignements sont offerts gratuitement.

M. Taylor: Est-ce que tous les tarifs établis par les camionneurs extraprovinciaux sont publiés?

M. R. Lewis: Tous les tarifs sont déposés et publiés, mais cela ne veut pas dire que certains transporteurs n'ont pas de tarifs confidentiels; de toute façon, si tout allait très bien, partout, il n'y aurait pas besoin de surveiller l'application des règlements.

M. Taylor: Si la loi ne stipule pas que ces tarifs doivent être communiqués au bureau fédéral, cela veut dire qu'ils sont confidentiels.

[Text]

The second point: Are Manitoba truckers required to charge compensatory rates—that is, rates exceeding the costs—at present, as the railways are?

Mr. Painchaud: In extraprovincial carriage or intraprovincial? In intraprovincial carriage the rates are set by the Highway Transport Board of Manitoba, and assumingly they are compensatory; in fact, they are currently prescribed rates, which means that they must be the rates to be charged. So for any movement of goods within the province the rate is set by the Manitoba Highway Transport Board.

Mr. Taylor: For all truckers?

Mr. Painchaud: For all truckers that . . .

Mr. Taylor: And no truckers are permitted to change those rates?

• 1715

Mr. Painchaud: No. If they do so, they do so illegally.

Mr. Taylor: What about extra-provincially?

Mr. Painchaud: Extra-provincially, anything that would be transported within the provincial borders would . . .

Mr. Taylor: It does not sound like a very competitive situation if every trucker has to charge the same rates under varying conditions.

Mr. Painchaud: Manitoba, along with many other provinces, has chosen this particular method of regulation for years. It is currently under review which is part of the process of regulation reform.

Mr. Taylor: I guess I am glad I live in Alberta then, because there is no such thing in Alberta. A truck can charge the rates he wants to charge. On the other . . .

Mr. Painchaud: How many bankruptcies are there with trucking companies in Alberta?

Mr. Taylor: There are not very many. It is one of the best trucking provinces in Canada.

The other point I would like to deal with is in connection with north-south traffic. You mentioned that you are afraid it might change—the reverse. We will always have east-west traffic because of the way Canada is lined up. What is wrong with compensating that with north-south traffic? We have had hearings with Canadian truckers who are carrying on pretty extensive operations in the U.S.A right now.

Mr. Painchaud: Are you suggesting we will always have east-west transport?

Mr. Taylor: Yes, we will always have east-west transport . . .

Mr. Painchaud: I suggest to you that this may not be the case. Indeed, that is the purpose of our intervention in some of the hearings at this stage. Currently there is a movement of east to west because it is required. It is required because of the regime that is in place. Many firms have traditionally located

[Translation]

J'aimerais poser une deuxième question: est-ce que les camionneurs du Manitoba doivent exiger des tarifs compensatoires—c'est-à-dire des tarifs qui dépassent les coûts encourus—les sociétés ferroviaires le font.

M. Painchaud: Parlez-vous du transport interprovincial ou extraprovincial? Les tarifs pour le transport dans la province sont établis par le «*Highway Transport Board of Manitoba*», je suppose qu'il s'agit de tarifs compensatoires; de fait, puisqu'il existe des tarifs prescrits, on doit s'en servir. Les tarifs afférents au transport des marchandises dans la province du Manitoba sont donc établis par le «*Manitoba Highway Transport Board*».

M. Taylor: Ces tarifs s'appliquent à tous les camionneurs?

M. Painchaud: À tous les camionneurs qui . . .

M. Taylor: Aucun camionneur n'a le droit de modifier ces tarifs?

M. Painchaud: S'ils modifient ces tarifs, ils enfreignent les règlements.

M. Taylor: Qu'en est-il du transport extra-provincial?

M. Painchaud: À cet égard, pour le transport effectué dans la province . . .

M. Taylor: Il ne doit pas y avoir beaucoup de concurrence au sein du secteur si tous les camionneurs doivent demander les mêmes tarifs dans des conditions différentes.

M. Painchaud: Le Manitoba, comme nombre d'autres provinces, a choisi cette méthode il y a déjà un bon nombre d'années. Le régime est actuellement à l'étude dans le cadre du programme de réforme réglementaire.

M. Taylor: Je dois vous dire que je suis heureux de vivre en Alberta parce que ce système n'existe pas dans ma province. Un camionneur peut exiger les tarifs qu'il veut. Cependant . . .

M. Painchaud: Combien y a-t-il de faillites dans le domaine du transport par camion en Alberta?

M. Taylor: Pas beaucoup. Le secteur albertain du camionnage est un des plus solides au pays.

Je devrais également parler du trafic Nord-Sud. Vous avez signalé que vous craignez que la situation contraire se produise. Il y aura toujours du transport Est-Ouest en raison de la situation géographique du pays. Pourquoi s'oppose-t-on à ce qu'on complète ces réseaux par des réseaux Nord-Sud? Nous avons entendu les commentaires de camionneurs canadiens qui offrent leurs services aux États-Unis actuellement.

M. Painchaud: Dites-vous que nous aurons toujours des réseaux Est-Ouest?

M. Taylor: Oui, nous aurons toujours ce type de transport . . .

M. Painchaud: Je ne suis pas d'accord. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons comparu devant certains des groupes qui étudient la question. Il existe actuellement des services de camionnage Est-Ouest parce que ces services sont nécessaires, en raison du régime en place. Nombre de sociétés se sont

[Texte]

in eastern Canada—some of them being branch operations of U.S. giants—in the Canadian marketplace, to get access to the Canadian marketplace transportation network. We are suggesting that once this access to the transportation network is removed as a result of an open border policy, it may be more attractive for a major U.S. parent company to enlarge its plant or add a shift and ship directly north-south out of Seattle, Minneapolis or Detroit into the Canadian marketplace, rather than moving that product from its branch plant in Brantford, Ontario to Regina, Saskatchewan. That is what we are saying.

Mr. Taylor: That is what we are doing today. We are shipping things south and then using the railways to get to the west. Do you object to Canadians having businesses down in the States? Why should we object to Americans coming up here as long as we keep Canadian control?

Mr. Painchaud: I am not sure that is a fair question, but we have no problem with Americans competing with the Canadians. We have no problem with that concept. What we are saying is that the rules of the game—the playing field must be on an even basis. We are suggesting that, given our geography and what Mr. Lewis suggested earlier, those rules may well be different.

There is the question of immigration, for example. It is not possible today for a Canadian carrier operating in the U.S. to move goods between Buffalo, New York, and Los Angeles, California. It is possible for him to move between Toronto and Los Angeles, but not between Buffalo and New York—and L.A. What we are suggesting is that the Canadians do not have as great an access to the American marketplace as Americans would have by virtue of our geography, where they only have a very short distance to access our markets.

Mr. Taylor: There may be cases where it the reverse would be true because we have trucking firms today carrying an awful lot timber down into the United States. It is a pretty lucrative business.

When you say you want to make sure there are fair rules for all, I agree with you, but do we have fair rules in Canada today? A trucker who wants to operate extra-provincially has to go to the highway traffic board of every province through which he wants to operate in order to get permission to do so. A railway does not... a railway and an airline have one authority, but a trucker from Alberta who to take goods to Quebec has to get the authority of the Saskatchewan, Manitoba, Ontario and Quebec Highway Traffic Boards. Each one may possibly cost, as one trucker said, about \$5,000. That is an expense he has to charge to his customers. The railways have one authority. Is that fair?

[Traduction]

installées par tradition dans l'est du Canada—dans certains cas il s'agit de filiales de grosses sociétés américaines—afin d'avoir accès au marché canadien. Nous sommes d'avis que lorsque cet accès au réseau de transport sera modifié en raison d'une politique d'accès illimité, les sociétés mères américaines jugeront peut-être bon d'élargir leurs installations ou d'ajouter un centre de service d'expéditions Nord-Sud à partir de Seattle, de Minneapolis ou de Détroit; ces réseaux auraient comme destination le marché canadien. Cela éliminerait le transport à partir de la filiale de Brantford en Ontario jusqu'à Régina en Saskatchewan. C'est ce que nous disons.

M. Taylor: C'est ce que nous faisons aujourd'hui. Nous expédions des marchandises dans le Sud et nous nous servons du transport ferroviaire pour nous rendre dans l'Ouest. Vous opposez-vous à ce que les Canadiens offrent leurs services aux États-Unis? Pourquoi s'opposer à la participation des Américains au Canada tant que ce sont des intérêts canadiens qui contrôlent l'industrie?

M. Painchaud: Je ne sais pas si cette question est bien juste. Nous ne nous opposons pas à ce que les Américains livrent concurrence aux Canadiens. Cela ne nous inquiète pas. Nous disons simplement que les règles du jeu doivent être égales pour les deux groupes. Compte tenu de la situation géographique du Canada et compte tenu de ce qu'a dit M. Lewis un peu plus tôt, il se pourrait fort bien que les règles ne soient pas les mêmes.

Par exemple, il existe un problème au niveau de l'immigration. Aujourd'hui, un transporteur canadien offrant ses services aux États-Unis ne peut transporter de marchandises entre Buffalo, New York et Los Angeles en Californie. Il peut transporter des marchandises entre Toronto et Los Angeles mais non pas entre Buffalo et New York ou Los Angeles. À notre avis, l'accès dont jouissent les Canadiens en ce qui a trait au marché américain n'est pas aussi avantageux que l'accès dont jouiraient les Américains en raison de la situation géographique du pays; n'oubliez pas qu'ils ont une très faible distance à parcourir pour arriver à nos marchés.

M. Taylor: Je crois que l'assertion contraire est possible car il y a beaucoup de sociétés de camionnage qui transportent du bois d'oeuvre aux États-Unis. C'est un domaine très lucratif.

Lorsque vous dites que les règles du jeu doivent s'appliquer à tous, je comprends ce que vous voulez dire et je suis d'accord. Est-ce qu'il existe actuellement au Canada des règlements égaux pour tous? Un camionneur qui veut offrir ses services à l'extérieur de la province doit s'adresser à la Commission du transport routier de chaque province pour obtenir la permission d'offrir ses services dans cette province. Une compagnie ferroviaire... une compagnie ferroviaire ou une compagnie aérienne relève de ce groupe; cependant un camionneur de l'Alberta qui veut transporter des marchandises jusqu'au Québec doit obtenir l'autorisation des commissions de transport routier de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec. Comme l'a signalé un des camionneurs qui a comparu devant nous, chacune de ces autorisations pourrait coûter 5,000\$. Ces coûts sont transférés à son client.

[Text]

• 1720

Mr. Painchaud: Now, Mr. Chairman, the trucking industry did not create the regime. The trucking industry responded to the regime created in the provinces by virtue of the jurisdiction of the provinces in that particular area of transportation. The industry has been responding, but the industry has never said that it felt that the current regime was practical or desirable. What the industry has been saying is that if the current regime is going to be changed, it must be done in an orderly, progressive manner. We have through many interventions proposed some processes to the CCMT, the Council of Ministers, about a process which we think would be workable. So part of the debate is still going on. This industry is not opposed to change. What we oppose is radical change without an understanding of the implications.

Mr. Taylor: Who is suggesting radical change? We are suggesting orderly change, so that we can better move the goods in this country.

Mr. Painchaud: *Freedom to Move* proposes a January deadline. We are not sure that is orderly.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Thank you, Mr. Painchaud and Mr. Lewis.

That completes the questioning of these witnesses, and we want to thank you very much for your written brief too. I do not want to discount your written brief. Thank you very much for appearing.

We will call the next witness. We are starting to get behind schedule. The next witness is the Manitoba Federation of Labour, and appearing on behalf of the federation, I understand, is Mr. Cerilli and some others. Mr. Cerilli, would you please take the witness stand. Thank you very much.

Mr. Cerilli, we have circulated your brief to members. Our staff have it and it will be dissected and analysed in even more detail than we are going to be able to do this afternoon or tonight. Perhaps you could give us an overview, and then we will start the questions.

Mr. A. Cerilli (Vice-President, Manitoba Federation of Labour): Right. I will call on Mr. Gary Russell, our Research Director, to give you an overview. I will butt in every once in a while and do the conclusion. Then we will get into the question and answers that I am sure you gentlemen will pose to us, and we will respond accordingly. In that way maybe we can get at the dialogue that is necessary from labour's point of view.

The Chairman: I have always felt that questions and answers were a heck of a lot better to get the facts out on the table, so that is what we will do.

Mr. Russell.

Mr. Gary Russell (Research Director, Manitoba Federation of Labour): I would like to briefly run through some of the major points in the brief.

[Translation]

Les sociétés ferroviaires, elles, ne relèvent que d'une commission. Est-ce que cette situation est équitable?

M. Painchaud: L'industrie du camionnage n'a pas créé le régime, mais s'est bornée à réagir vis-à-vis du régime mis en place par les provinces qui sont celles compétentes en matière de transport. Nous avons donc dû réagir, ce qui ne signifie pas que le régime actuel soit à notre avis pratique ou souhaitable. Par contre si l'actuel régime doit être modifié, il doit l'être de façon ordonnée et progressive. Nous avons à de nombreuses reprises proposé ce qui serait à notre avis un système pratique aussi bien à la CCTM qu'au Conseil des ministres. La discussion se poursuit toujours. Nous ne sommes pas contre le changement, mais nous sommes contre un changement radical qui ne tienne pas compte de toutes les répercussions.

M. Taylor: Il n'est pas question de changement radical. Il est question d'un changement ordonné afin que le transport des marchandises se fasse dans de meilleures conditions.

M. Painchaud: Le document *Aller sans entraves* a fixé janvier comme échéance, ce qui n'est pas un changement ordonné à notre avis.

Le président: Merci, monsieur Taylor, ainsi que monsieur Painchaud et monsieur Lewis.

Je voudrais remercier nos témoins pour avoir répondu à nos questions ainsi que de leur mémoire écrit.

Je vais maintenant donner la parole au témoin suivant. Nous sommes légèrement en retard. Le témoin suivant est la Fédération du travail du Manitoba représentée par M. Cerilli et d'autres personnes. Monsieur Cerilli, veuillez prendre place devant le micro.

Monsieur Cerilli, votre mémoire a été remis à tous les membres du Comité. Notre personnel va pour sa part l'examiner en détail et vous pouvez donc vous borner à nous en donner un résumé et nous passerons ensuite aussitôt aux questions.

M. A. Cerilli (vice-président, Fédération du travail du Manitoba): Parfait. Je demanderais à M. Gary Russell, notre directeur de la recherche, de vous faire un rapide résumé. Il m'arrivera peut-être de l'interrompre et je vais tirer les conclusions, après quoi nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions, ce qui permettra aux syndicats de faire connaître leur point de vue.

Le président: Une séance de questions et réponses est effectivement, à mon avis, la meilleure façon d'arriver au cœur du problème.

Monsieur Russell.

M. Gary Russell (directeur de la recherche, Fédération du travail du Manitoba): Je voudrais parcourir les points saillants de notre mémoire.

[Texte]

It begins by raising what we believe should be the first point to raise, and that is our view of how you manage a mixed economy. You look towards what we call a judicious combination of private and public enterprise, and we wish at the outset to put this perspective on it.

The pertinent question then is to ask, when is it appropriate to leave economic initiative to the unsupervised private sector, when is it appropriate to rely on private enterprise, and when should we take the intermediate course of regulated private enterprise? There is a long section describing just what we feel that intermediate course is.

In the section called "Approach to Regulation", there is some discussion about how you prioritize those industries which should be watched closely to determine whether public regulation may be necessary, with some discussion making the point that transportation certainly qualifies as a very pivotal industry, one for watching closely.

I will go rather quickly through it, just to raise the main points, and mention what is contained in some sections.

There is a section on industrial strategy and economic strategy itself, and how transportation policy should fit into that; how we determine when and whether public input is necessary into any particular industry. I think I will have to read part of that section, because I think that is a very central point, where we are asking the question: How do we determine whether public input is necessary or to what extent?

This requires a comprehensive exercise, industry by industry, to establish criteria in order to determine whether service is adequate and consistent with transportation policy, whether the safety of both the public and the work force is ensured as a top priority, whether cost and price structures are lean and rational, whether investment patterns will facilitate the economic needs of the country, whether resources are being fully rationally utilized. Do conditions for innovation and growth and flexibility exist in the industry and are job conditions in the industry satisfactory?

• 1725

What we are leading up to with all of these points is the major assertion of our brief; namely, that the long-standing CTC criterion for judging an industry of public convenience and necessity is a rather important criterion, though perhaps not even in itself quite adequate to meet the need.

We are suggesting an additional criterion should be applied; namely, that the service must also be consistent with national transportation policy. And so what we are presenting is the point of view that we are opposed to any policy which retreats from the public convenience and necessity criterion and replaces it with a lesser criterion; namely, whether the carrier is fit, willing and able, especially in an industry such as transportation.

There is a section a little further down expressing some disagreement with the general tone and the general attitude taken in the document *Freedom to Move*. We find a number of expressions such as: less government interference; less reliance on competition and market forces. Another quote was 'the

[Traduction]

Commençons donc par le commencement à savoir la façon de gérer une économie mixte. Il s'agit d'obtenir un mélange judicieux d'entreprises privées et publiques.

La question est donc de savoir quand il convient de laisser l'initiative économique au seul secteur privé et quand il est préférable de réglementer le secteur privé. Vous trouverez une longue description de ce qui est à notre avis, un moyen terme.

Dans le chapitre intitulé «Approche à la réglementation», vous trouverez la liste des industries qui doivent être surveillées afin de déterminer si une réglementation est nécessaire, le secteur des transports faisant certainement partie de cette liste.

Je vais donc vous donner un aperçu rapide des principaux points du mémoire.

Une section est consacrée à la stratégie industrielle et économique et à la place que la politique du transport doit occuper dans cette stratégie. Il est également question des conditions qui régissent l'intervention de l'État dans tel ou tel secteur. Je vais d'ailleurs vous lire ce paragraphe qui est de première importance.

Cela exige une étude détaillée secteur par secteur pour établir les critères afin de déterminer si le service est conforme à la politique en matière de transport, si la sécurité du public et des travailleurs est assurée en priorité, si les coûts et les prix sont calculés au plus juste de façon rationnelle, si les modalités d'investissement sont conformes aux objectifs économiques du pays, si les ressources sont utilisées au maximum. Existe-t-il la possibilité d'innovations de croissance et de souplesse dans le secteur en question et les conditions de travail y sont-elles satisfaisantes.

Ce qui nous amène à l'essentiel de notre mémoire à savoir que le critère utilisé depuis longtemps par la société pour juger cette industrie, bien qu'important, est encore sans doute insuffisant.

Il faudrait également s'assurer que le service est conforme à la politique nationale en matière de transport. Nous sommes donc contre toute politique qui n'est pas conforme au critère de la commodité et de la nécessité et le remplace par un critère de moindre importance, notamment la capacité et l'aptitude du transporteur.

Nous sommes d'ailleurs en désaccord avec l'attitude adoptée dans le document *Aller sans entraves*. Il y est question notamment de moins d'ingérence de l'État, de se fier moins à la concurrence et aux forces du marché. Il y est également question de la lourde ingérence de l'État dans les affaires. Cela

[Text]

burdensome intervention of government in the marketplace'. We feel that what is being expressed in this document is the extreme position that less government involvement in the economy is best; the old slogan of 'the best government is the least government'. We are suggesting that in these circumstances that is not an appropriate way to be looking at the transportation industry; that we should be prepared to chose that mix of private and public enterprise which best suits our goals.

To discuss the airline industry, and there is a special need, we are saying, for watching closely and regulation in the airline industry. We make a number of references to the American experience where there have been major changes in route patterns, where they have experienced an increase in traffic on the high density luxury routes and a decrease in service to the smaller and less centrally located areas. In many cases the American experience has shown an increase in fares on the relatively unprofitable outlying runs, and a significant proportion of communities have lost air service entirely.

We think this is a situation that can be expected to be much worse in Canada with the greater distances involved between our centres and the relatively few major concentrations of traffic. There are many communities in northern Manitoba which currently have jet service, which, we feel, would be jeopardized in a deregulated environment.

On the question of airline safety, we would note that we might expect, not only in practice in the American experience with deregulation, but, just as a matter of principle, that you would find airlines in a more cutthroat-competitive environment to be cutting corners wherever possible for the sake of profit. We have seen in the United States the total number of qualified inspectors actually declining over a period of years of regulation. We see in the American experience hiring less experienced personnel and overburdening them with a wider range of duties; a tendency to keep a lower fuel reserve to keep the weight of the plane down; the tendency to use older aircraft in many instances by small shoestring operations trying to get into the business.

The employment effects. Especially talking about the airline industry, we have a lot of American experience to draw from, and we note total full employment in the industry in the United States declining significantly. We note the proliferation of underpaid jack-of-all-trades jobs; and the well-paid, reliable, highly skilled career specialists who were found in the airline industry have found themselves dumped on an unstable labour market with lower salaries, deteriorated working conditions, higher turnover, more frequent transfers, etc.

• 1730

Overall, we also note, being a representative of the labour movement in our job of defending the rights of workers at the workplace, that there has been a shift of business to the non-unionized segment of the airline industry and the loss of bargaining rights for a lot of people in the airline industry.

There is a note on the section entitled "Stability of the Industry", on the tendency in the United States for volatile entry and exit to and from the industry. Even some of the

[Translation]

reprend le point de vue extrême d'un minimum d'ingérence de l'État, ce qui est préférable pour l'économie. Ce qui ne fait que reprendre une ancienne maxime. Ce n'est pas là à notre point de vue la meilleure façon d'envisager le secteur des transports qui devrait réunir aussi bien le secteur public que privé.

Le transport aérien tout particulièrement doit à notre avis être réglementé et suivi de très près. Depuis la déréglementation introduite aux États-Unis, les parcours ont changé de façon radicale, les parcours les plus fréquentés étant en augmentation au détriment des plus petites agglomérations plus reculées. Les prix des billets d'avion aux États-Unis ont eu tendance à augmenter sur les parcours non rentables dans les endroits reculés et un nombre important de petites agglomérations ne sont plus du tout desservies par avion.

Au Canada, la situation risque d'être pire encore vu les distances énormes entre nos villes et le nombre fort restreint de parcours très fréquentés. Si les transports aériens devaient être déréglementés, de nombreuses agglomérations situées dans le nord du Manitoba cesseraient sans doute d'être desservies par avion.

En ce qui concerne la sécurité aérienne, il faut s'attendre à ce que les compagnies aériennes, pour faire face à une concurrence débridée, cherchent à économiser par tous les moyens. Ainsi aux États-Unis le nombre d'inspecteurs qualifiés est en diminution. Toujours aux États-Unis, on engage du personnel ayant moins d'expérience auquel on confie de plus en plus de travail. Les avions prennent moins de carburant pour réduire leur poids et des petites compagnies fonctionnant avec des budgets insuffisants utilisent des appareils trop vieux pour essayer de se tailler une place au soleil.

En ce qui concerne l'emploi, l'expérience américaine montre que le nombre d'emplois dans les transports aériens a diminué très sensiblement. Le nombre d'emplois non qualifiés et mal payés sont en augmentation, tandis que les personnes hautement qualifiées doivent se contenter d'une baisse de salaire, de la détérioration des conditions de travail, d'un roulement plus rapide et de transferts plus fréquents, etc.

De plus, nous avons pu constater qu'on fait de plus appel aux travailleurs non syndiqués et qu'un nombre croissant de travailleurs des transports aériens n'ont plus droit aux négociations collectives.

Sous le chapitre «Stabilité», nous faisons remarquer qu'un nombre important de compagnies aériennes aux États-Unis ont été obligées de déposer leur bilan. Même les grosses compa-

[Texte]

larger airlines are becoming vulnerable, because of high capital costs, in the face of fare-cutting competition.

Moving to the railroad and trucking industries—and there are a number of significant details I am omitting here for the sake of time, just to get in the major points—in looking at the industry, we would note ourselves that an uncertain and perhaps precarious competitive balance between the two modes of trucking and rail has developed, and it is certainly worth looking at and looking into to see whether that balance of competition between the modes and within the modes could be rationalized. But we would make the point again in the trucking industry that the abandonment of the public convenience and necessity criterion in favour of the fit, willing, and able criterion is a step in the wrong direction.

The proposed practice of abandoning the process of collective rate-making is also, we would submit, an unfortunate development in the industry. It leads to secret contracts with shippers. It removes most of the government's ability to oversee the rail transportation system, and it would lead to a period of open cutthroat competition in the industry that the trucking associations have feared would siphon a large volume of business from the trucking industry.

We also can refer to the American experience in the trucking industry and note the influx of small, marginal trucking firms into that industry and a degree of price discrimination between large and small shippers. We have seen a case in the American experience where it is more or less polarized into a large number of very marginal small trucking firms and a handful of large trucking firms. That would appear to be more of a lessening of competition, because of the dominance that has developed of these large trucking firms, than the kind of increase in competition that is hoped for by the policies proposed in *Freedom to Move*.

On the question of east-west, we have a section on the question of east-west versus north-south traffic. I would like to read a little from a paragraph on that, because it is a question that has been discussed extensively here.

There never has been a private-market rationale for the maintenance of an extensive east-west transportation system in Canada. It has been developed primarily for purposes of political and cultural cohesion. The natural market tendency is to develop north-south links. Yet Canadians are remarkably solid in their agreement that the east-west transportation system has been essential for the maintenance of Canada as we know it, and we do believe cases exist where it is perfectly rational to subsidize uneconomical routes, such as the east-west connection, from the revenues of more profitable routes. This is something that is possible to do within a regulated environment, but an option that is not possible in a deregulated environment.

You have seen suggestions from the truckers' association, which we are concurring with in this section of our brief, that on the north-south routes Canadian carriers will face extensive, crippling competition. I will pull out our main point in that argument: U.S. carriers maintain larger-scale operations with well developed north-south activities. Entering the

[Traduction]

gnies ne sont plus à l'abri de tout danger, les immobilisations restant toujours énormes alors que tous se font la guerre des prix.

En ce qui concerne le transport ferroviaire et routier, nous constatons que la concurrence entre les deux s'est en quelque sorte stabilisée, mais il reste à savoir s'il n'y aurait pas moyen de le faire de façon plus rationnelle. Cependant, pour le transport routier comme pour le transport aérien, il serait regrettable de remplacer le critère de commodité et nécessité publiques pour celui de l'aptitude et de la capacité du transporteur.

Il est par ailleurs regrettable, à notre avis, d'avoir abandonné la fixation collective des tarifs qui fait que l'on a tendance à conclure des accords secrets avec les expéditeurs, ce qui empêche le gouvernement de superviser le transport ferroviaire et se solderait par une concurrence acharnée et, pour les entreprises de camionnage, par une perte de leur part du marché.

Aux États-Unis, on a constaté une explosion de petites entreprises de camionnage et l'ouverture de l'éventail des prix entre petites et grosses entreprises. Les transports routiers aux États-Unis sont en fait partagés entre d'une part un tas de petites entreprises et d'autre part un nombre très restreint de grosses entreprises de camionnage. Cela a pour effet de restreindre la concurrence à cause de la place dominante occupée par les grosses entreprises de camionnage et serait donc contraire aux principes du document *Allez sans entraves* qui préconise le renforcement de la concurrence.

Une section est consacrée à la circulation Est-Ouest par opposition à la circulation Nord-Sud. Permettez-moi de vous lire un paragraphe à ce sujet.

L'entretien d'un réseau de transport Est-Ouest au Canada se justifie non pas au plan commercial mais bien plutôt au plan politique et culturel. Il serait plus naturel du point de vue économique de développer des réseaux Nord-Sud. Cependant, les Canadiens ont toujours convenu que le réseau de transport Est-Ouest constitue un facteur essentiel dans notre pays. Il est donc tout à fait logique dans certains cas de subventionner des trajets non rentables tels que le parcourt Est-Ouest en prélevant sur les trajets plus rentables. Or ceci n'est possible que lorsque le transport est réglementé.

L'Association des camionneurs a fait valoir—et notre mémoire leur donne raison—que sur les parcours Nord-Sud, les camionneurs canadiens seraient confrontés à une concurrence acharnée de la part des camionneurs américains. Ceux-ci possèdent en effet un vaste réseau pour le transport Nord-Sud des marchandises, et ce serait pour eux un jeu d'enfant que de

[Text]

Canadian market would be a relatively small extension of existing U.S. operations, whereas that would not be true for the Canadian carriers, and that would be putting them at a competitive disadvantage.

There is also an issue of safety on the road as well as safety in the air when trucking firms as well as airlines get invaded by a proliferation of shoe-string operations trying to get one more trip, trying to get longer stretches, without paying sufficient attention to the less stringent regulations.

• 1735

Finally, we have a few comments on the general issue. We started out the brief discussing the need for an industrial strategy and careful planning of some industries because they are so important to the development of Canada, and the transportation network is very much one of those. What we do not need in the transportation industry is a system of frivolous price wars between truckers and between airlines, short-term profits at the expense of long-term development, overcrowding of markets, firms that are too financially unstable to pursue serious research and development, irrational fare structures related more to competitive strategies than to distances travelled.

One thing we want to highlight is the north. Deregulation presents special problems for northern and remote communities. As we have noted earlier, we can expect to face higher costs as carriers attempt to balance their losses in highly competitive markets with gains in less competitive markets. The northern people will not only pay higher fares for poorer service; they will and already do pay fuel prices above those justified by higher delivery costs. The need is for more regulation, not less, to counteract the natural disadvantages they place in the marketplace.

I would like to hand it over to Mr. Cerilli at this point.

Mr. Cerilli: Thank you, Gary.

Mr. Chairman and fellow members of the standing committee from the House of Commons, we want to bring to your attention that when we talk about the erosion of benefits we are not simply talking about the erosion of a wage structure. That is one thing, because it erodes the tax base of a community as well as a province and the national treasury. But we are talking about the future elements of working people, men and women in the industry that are affected in transportation by contributions to pensions, life insurance, dental plans, wage-loss insurance which affects the family unit. That is what we are talking about: the destruction of the family unit as we know it because of the reduction in benefits and wages and the rest of it.

When we talk about price wars, we are talking about a cutthroat auction type of situation, where the shippers may be laughing but the consumer may be crying in the long run. On top of that, a number of owner-operators and trucking companies will go bankrupt. We suggest that we must now take a look at a minimum wage structure or tariff structure for the industry.

[Translation]

s'introduire au Canada, alors que les camionneurs canadiens auraient beaucoup plus de mal à trouver un débouché aux États-Unis.

Tout comme dans les transports aériens, la sécurité risque de pâtir dans le transport routier si l'on permet à un nombre croissant de petites entreprises insuffisamment capitalisées de proliférer et d'essayer de s'en tirer en contournant les règles de la sécurité.

Enfin quelques mots d'ordre général. Nous allons commencer par évoquer la nécessité d'une stratégie industrielle et d'une bonne planification pour les secteurs clés de notre économie, dont notamment les transports. Il faut à tout prix éviter une guerre des prix entre camionneurs et entre compagnies aériennes, la recherche des bénéfices à court terme plutôt que d'un développement à long terme, une prolifération excessive des entreprises et notamment d'entreprises ne disposant pas de suffisamment de capitaux pour faire de la recherche et du développement, des prix fixés en fonction de la concurrence plutôt qu'en fonction de la distance parcourue.

La déréglementation pose des problèmes spéciaux dans le Nord et dans les agglomérations reculées. Les habitants du Nord risquent de payer plus cher tout en obtenant un service de moindre qualité, les entreprises de transport cherchant à compenser leurs pertes sur les trajets hautement concurrentiels par des bénéfices réalisés sur ceux qui le sont moins. Or les habitants du Nord paient déjà des prix exorbitants pour leur combustible. Il faut donc que les transports soient réglementés pour compenser certains des avantages naturels.

Je demanderais maintenant à M. Cerilli de reprendre.

M. Cerilli: Merci.

Monsieur le président, messieurs, je vous ferais remarquer que la baisse des salaires a pour effet non seulement de réduire l'assiette fiscale des municipalités, des provinces et du gouvernement fédéral, mais cela se répercute également sur les pensions, les assurances-vie, les assurances-dentaires et les assurances contre les pertes d'emploi, éléments qui affectent les hommes et les femmes qui travaillent dans le domaine du transport ainsi que leur famille. Donc la perte du pouvoir d'achat des salaires et de divers avantages risque de saper les structures familiales.

La guerre des prix est sans doute avantageuse à court terme pour les entreprises, mais à long terme ce sont les usagers qui paieront la note. Elle aura d'ailleurs pour effet d'acculer à la faillite un certain nombre de petites entreprises de camionnage. Voyons quels sont les salaires minimums dans le secteur.

[Texte]

I think statistics from the United States are worthy to be quoted here in regards to the number of firms that have gone bankrupt. Since 1980 to 1982, for example, 350 firms with gross revenues of \$3.2 billion, employing 60,000 employees, have either gone bankrupt or have retarded their operation severely.

Mr. Forrestall: Or merged.

Mr. Cerilli: Whatever. I am just saying to you that 67,000 employees . . .

Mr. Forrestall: Or suffer a set-back.

Mr. Tobin: On a point of order, Mr. Chairman, whether we agree or disagree with witnesses when they are speaking, they have the right to be heard and the right to make their presentation without question, until the time comes for members to ask questions.

Mr. Cerilli: I do not mind.

The Chairman: No, that is right. But, Mr. Cerilli, I really want you to come to the conclusion. You have spent 17 minutes on your presentation . . .

Mr. Cerilli: Thank you very much. I know time is important, Mr. Chairman.

The Chairman: No, no, but there was an admonition to have 10 minutes for an overview and then to get into the questions. You have been 17 minutes so far.

Mr. Cerilli: All right. The open U.S. border . . .

The Chairman: Generally, you are against the white paper on *Freedom to Move*.

Mr. Cerilli: I would not say generally against the white paper. We might suggest to you that reform is necessary, but we want to see what the hell the reforms are before we get involved in January 1 dates, before slaughter is happening on the bloody highways and in the industry that combines this country.

An hon. member: That is the purpose of the exercise.

Mr. Cerilli: The open U.S. border: I want to talk about that a little bit and note a little bit of experience on that. I suggest to you that an open U.S. border will destroy the industry in Canada; it is as simple as that. If anybody along this table wants to do his homework and do some research, I think it had better be done. When we are talking about . . .

The Chairman: You are for hurdles and barriers for American truckers coming in?

Mr. Cerilli: When we are talking about the minimum rate structures, we simply say that we cannot have the type of tariffs that auction off freight to the easiest carrier, that it will cost him to haul the freight. We simply say there has to be a new structure . . . and we do not have to go to the U.S. experience in these two areas.

• 1740

I suggest to you that we have the forest industry in this country, which has not been regulated for 100 years. And look at the mess we are in in the forest industry. If we do not get a

[Traduction]

Je vais citer quelques chiffres concernant le nombre d'entreprises qui ont fait faillite aux États-Unis. De 1980 à 1982, 350 firmes ayant des recettes brutes de 3,2 milliards de dollars et employant 60 000 personnes ont été obligées de déposer leur bilan ou de réduire leurs activités.

M. Forrestall: Ou encore de fusionner.

M. Cerilli: Soixante-sept mille employés.

M. Forrestall: Certains ont encaissé des revers.

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Quel que soit notre avis concernant l'exposé des témoins, ils ont le droit de poursuivre sans interruption jusqu'à ce qu'on en arrive aux questions.

M. Cerilli: Cela ne me dérange pas.

Le président: M. Tobin a raison. Ça fait déjà dix-sept minutes que vous avez la parole, monsieur Cerilli, et je vous demanderais donc de bien vouloir conclure.

M. Cerilli: Je sais que le temps presse, monsieur le président.

Le président: En principe le résumé n'aurait pas dû dépasser dix minutes or vous en avez déjà eu dix-sept.

M. Cerilli: Ouverture de la frontière américaine . . .

Le président: Vous êtes donc contre le document *Aller sans entraves*.

M. Cerilli: Ce n'est pas que nous sommes contre le Livre blanc. Une réforme est sans doute nécessaire et il s'agit de voir quelle réforme, sans quoi nous risquons de nous retrouver avec un massacre sur les routes et la destruction d'une industrie qui a servi de ciment au pays.

Une voix: C'est justement pour cela que nous sommes là.

M. Cerilli: Je voudrais vous dire quelques mots concernant l'ouverture de la frontière américaine. Cela aurait pour effet de détruire tout simplement l'industrie canadienne. N'importe qui peut vous le prouver.

Le président: Vous voudrez empêcher les camionneurs américains d'entrer au Canada?

M. Cerilli: Un tarif minimum ne signifie pas que les prix doivent nécessairement être fixés par les camionneurs prêts à casser les prix. Les tarifs peuvent être modifiés sans pour autant singer ce qui se fait aux États-Unis.

L'industrie forestière qui n'a pas été réglementée depuis 100 ans se trouve dans une situation catastrophique. Si quelque chose n'est pas fait, d'ici 15 ans elle n'existera plus lorsque le

[Text]

handle on it, in 15 years we will not have a forest industry, because we allow private enterprise to control it all, without any interference from the federal or provincial governments. We go into the management waste systems of the toxic wastes, and that is just as bad. We have allowed the disposal of all those wastes uncontrolled, which have poisoned our environment and our water.

So in conclusion, gentlemen, we are here on a major concern for working people and all Canadians on the transportation scene as a whole, not individual parts of it. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cerilli and Mr. Russell. We are now open for questions. The presentation took almost 20 minutes, so I am going to take that into consideration in the questions. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would first of all like to say to the Manitoba Federation of Labour that their brief is very well written; it is an excellent document, and I want to compliment the federation for their presentation. The remarks might have generated some reactions from some of our friends on the other side, but as far as I am concerned I could read this text as a speech I could make in Parliament or outside of Parliament and use all the words there; I like it very much. I particularly like your treatment of our mixed economy in Canada, which I think is very important. I think your recommendation that in fact we should find an appropriate regulatory mix with a legitimate role for the private sector but also an important role for the public sector is a point well taken, and I want to compliment you on this.

I would like to ask you one question. It has to do with the potential consequence of deregulation, as described in *Freedom to Move*, for your membership. Have you done any analysis about the consequence of deregulation for jobs lost in Manitoba if the deregulation as contemplated takes place?

Mr. Cerilli: That is a very important question, and I think this is the crux of the matter. That is, we are finding time restraints in regard to the speed in which the implementation time is anticipated for regulatory reform, deregulation, call it what you may—free trade, whatever. I think these things have not had the public input that is required, and that is a concern of ours. We could not simply do it, from the end of October until now, when we got the notice in the paper to start preparing a job-loss analysis. We have to go then to the question of asking our brothers and sisters in the United States to give us a more comprehensive study in regard to that. That has not even arrived in time to present to you, except for some general quotes of statements made to the Senate committee on a follow-up over site hearings they have in the States, similar to the follow-up series that should be added to this type of a hearing. We got that kind of information, and that is what I was quoting from when we say that \$3.2 billion has been lost to the general economy of the United States. So in comparison to that, I do not think we have had the time to answer you specifically, Mr. Ouellet, that we have had that kind of a thing done.

The Chairman: I commend that you do that committee hearing; there will be a report, and then there is going to be

[Translation]

secteur privé aura fait main basse dessus sans que les autorités fédérales ou provinciales lèvent le petit doigt. Le déversement des déchets toxiques se fait de façon anarchique, si bien que maintenant l'eau et l'air sont contaminés.

Nous défendons donc l'intérêt de l'ensemble des Canadiens dans le secteur des transports. Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Cerilli et monsieur Russell. Comme vous avez pris 20 minutes pour votre exposé, il reste autant moins pour les questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je tiens tout d'abord à féliciter la Fédération du travail du Manitoba de son excellent mémoire. Mes collègues d'en face ne sont peut-être pas d'accord mais quant à moi, je pourrais reprendre textuellement tout ce qui s'y trouve soit à la Chambre soit encore ailleurs. J'ai beaucoup apprécié entre autres ce que vous dites au sujet de l'économie mixte au Canada. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que le secteur privé et le secteur public ont tous deux un rôle important à jouer dans le pays.

Je voudrais vous poser une question concernant les effets de la déréglementation telle que prévue dans le document *Aller sans entraves* pour les membres de votre association. Combien d'emplois risquent d'être perdus au Manitoba si la déréglementation était mise en oeuvre?

M. Cerilli: Cette question touche justement au coeur du problème. La déréglementation ou le libre-échange risquent d'être imposés trop rapidement. Le public n'a pas jusqu'à présent eu la possibilité de faire valoir son point de vue. L'avis concernant la tenue de vos audiences paru dans les journaux à la fin du mois d'octobre ne nous a pas laissé suffisamment de temps pour calculer le nombre d'emplois qui risquent d'être perdus. Nous avons donc dû faire appel aux syndicats américains pour obtenir ces données qui malheureusement ne nous sont pas encore parvenues. Je pourrais par contre vous citer les chiffres évoqués devant le comité du Sénat américain. C'est ainsi que je vous expliquais tantôt que l'économie américaine avait perdu 3.2 milliards de dollars. Nous n'avons pas encore pu calculer ces chiffres pour le Canada.

Le président: Il serait bon que vous fassiez cette étude car à l'issue de nos audiences, nous devons rédiger un rapport après

[Texte]

legislation. So we may need that; it might be helpful when the legislation comes down the pike.

[Traduction]

quoi un projet de loi sera déposé. Il se peut donc que nous en ayons besoin; ça pourrait être utile quand le projet de loi sera déposé.

• 1745

Mr. Ouellet: I do not know why the Parliamentary Secretary to the Minister is so defensive. I think it is important that we look at all the angles; this is a very important change of policy, and I think we ought to look at it from all angles. I thank the witness for coming . . .

M. Ouellet: Je ne sais pourquoi le secrétaire parlementaire du Ministre est à ce point sur la défensive. J'estime qu'il est important d'examiner toutes les dimensions de cette question; il s'agit d'un important changement de politique et nous devrions en examiner tous les aspects. Je remercie le témoin d'être venu . . .

Mr. Cerilli: That is why I answered it that way, Mr. Ouellet. In the summation I mentioned that there is an effect on pensions. Let us deal with that for just a moment. I think it is a very important question here, when we are talking about people in my age group who are 55 years old and looking toward retirement with dignity, that maybe 10 years of contributions to my pension may be lost—not only in the Canada Pension scheme or the Quebec Pension scheme, but also in my own company pension. I think these are very important questions, which have to arise from these types of hearings so that we can evaluate the situation properly. I do not want it to be said by your children or my children or their children that we did not simply take care of the store when we had the opportunity and we were simple squanderers, if you like, of an opportunity of taking care of their future.

M. Cerilli: C'est pourquoi j'ai donné cette réponse, monsieur Ouellet. En résumé, j'ai dit que cela aurait une incidence sur les pensions. Prenons cette question, pour un instant. Nous parlons de personnes dans mon groupe d'âge qui ont 55 ans, et qui veulent prendre leur retraite dans la dignité; comme moi, elles risquent de perdre les contributions de pension versées pendant 10 ans, non seulement au Régime de pensions du Canada ou au Régime des rentes du Québec, mais aussi à la Caisse de retraite de ma propre compagnie. Ce sont des questions très importantes dont il faut tenir compte au cours d'audiences comme celles-ci, pour que nous puissions évaluer adéquatement la situation. Je ne veux pas que nos enfants, les vôtres, les leurs ou les miens, puissent dire que nous n'avons pas suffisamment veillé à nos affaires et que nous avons négligé de penser à leur avenir.

Mr. Ouellet: Well I thank you very much. I think it is so important that indeed this committee, if all the data is not provided in time, should ask for an extension to allow proper analysis to be done in fairness to everybody concerned. Thank you.

M. Ouellet: Je vous remercie. Cette question m'apparaît si importante que le Comité devrait, à mon avis, demander une prolongation s'il n'obtient pas tous les renseignements voulus à temps, afin d'effectuer une analyse approfondie dans un souci d'équité. Merci.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cerilli, I want to thank you very much for the brief. I have a couple of questions. Let me start though by passing some information back to you. We have learned from the Teamsters' Union in the United States that in the 5 years of deregulation they have lost 30,000 people in the trucking industry permanently, and about 100,000 are on lay-offs that could be anywhere from a day to a month to a year.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Cerilli, je tiens à vous remercier de votre mémoire. J'aimerais poser quelques questions. Je vais d'abord vous donner quelques renseignements. Le Syndicat américain des camionneurs nous a indiqué que depuis la déréglementation, il y a cinq ans, il a perdu pour toujours 30,000 membres dans l'industrie du camionnage et que 100,000 travailleurs ont été mis à pied pour des périodes variant entre un jour et un an.

Do you have any understanding of what kind of reduction there has been in overall union membership? Because we hear that there have been some lateral moves—that while jobs may have been lost in this particular trucking company, they were picked up by this giant or what have you. Has there been a substantial shift in union membership or union jobs in the industry in the States?

Pouvez-vous nous dire à quoi se chiffre la réduction du nombre total de syndiqués? On nous dit qu'il y a eu des changements d'emplois au sein de l'industrie, à savoir que les emplois perdus dans une société de camionnage ont été remplacés par de nouveaux emplois ailleurs. Y a-t-il eu un déplacement considérable des syndiqués ou des emplois dans l'industrie aux États-Unis?

Mr. Cerilli: I can answer that question, I guess, closer to home. I think major trucking companies are looking at purchases right now in Canada; they are merging their operations. Recently, from my own experience within our own union, we have had CN Route, which I think is a good Crown corporation, which if allowed to operate will operate a good trucking system; they brought in three or four different trucking companies under one umbrella—CN Route. Of

M. Cerilli: Je peux répondre à cette question en vous donnant un exemple de chez nous. Les principales sociétés de camionnage cherchent à acquérir des entreprises ici au Canada; elles fusionnent leurs opérations. Récemment, dans le cadre de notre propre syndicat, CN Route, qui pourrait être une excellente société de la Couronne si on lui permet d'exploiter un bon système de camionnage, a regroupé trois ou quatre différentes entreprises pour former CN Route. Bien sûr, le

[Text]

course, I would say there are 30% to 40% fewer employees working there today than there were two or three years ago. So closer to home, I would have to answer you in that way; we do not have to go to the States. As you merge operations, there goes your manpower and the number of jobs, which will be lost forever, if you like.

Mr. Angus: But are we also finding that there is a significant shift from union jobs to non-union jobs because of mergers and what have you?

Mr. Cerilli: Well, yes, depending on the type of operation. In the States the experience is that they have gone non-union, which again brings about the question of lower wages, benefits, insurance, dental plans, and all that. Those figures, I would imagine, can be had from the American experience. Once we get that information certainly we will make it available and prepare it in a brief to the committee. Hopefully we will be allowed to do that in time.

Mr. Russell: We have data in our files on the airline industry, and they indicate a significant shift from union to non-union operations. We can make that data available.

Mr. Angus: Thank you. The other area . . .

Mr. Cerilli: Excuse me, just let me add to that. Let us not side-step the issue of the erosion of a tax base. If somebody is working for \$25,000 and has to move to an industry working for \$15,000, \$10,000 goes by the wayside of purchasing power and toward the tax base of the country, the province, and the community in which he lives.

• 1750

I must say that during the various hearings in which I have appeared before the provincial bodies, as well as others, we find that small communities in Saskatchewan, for example, are coming to the hearings and are saying what in the hell are you going to do to me if I have to be swallowed up by somebody else and my 40 truck drivers have to be eliminated on an open system or a deregulated system? So it is those kinds of concerns that we have for those small communities as well; and they are not unionized, by the way.

Mr. Angus: I have a second area of questioning. You make reference in your brief to the emergency health services in the north. One of the things we learned during our hearings in Vancouver from representatives of CALFAA was that a lot of the equipment that is now moving in to replace the jet services is not suitable for stretcher cases. Does Manitoba have an existing air ambulance service that provides that kind of service to the north, or are we going to see a situation through further airline deregulation of the provincial governments having to step in and provide a parallel service that has currently in effect been available because the private carriers are already serving those communities?

Mr. Cerilli: We do have some air ambulance service to the north provided by the provincial government, and of course some of the airlines that service up there . . . PWA takes seats

[Translation]

nombre d'employés à l'heure actuelle est de 30 à 40 p. 100 inférieur à ce qu'il était il y a deux ou trois ans. Voilà donc un exemple de chez nous; il n'est pas nécessaire d'aller chercher aux États-Unis. Quand il y a fusion, il y a compression de la main-d'oeuvre et certains emplois sont perdus pour toujours.

M. Angus: Avez-vous constaté, après une fusion, que l'on remplace des employés syndiqués par des non-syndiqués?

M. Cerilli: Oui, dans certaines entreprises. Aux États-Unis, après une fusion, on constate l'embauche d'employés non syndiqués et cela soulève à nouveau la question des salaires moins élevés, des avantages sociaux, de l'assurance, des régimes d'assurance dentaire, etc. Il serait possible, j'imagine, d'obtenir les statistiques américaines à cet égard. Dès que nous obtiendrons ces renseignements, nous les analyserons et nous les soumettrons au Comité dans un mémoire. Nous espérons que cette possibilité nous sera donnée.

M. Russell: Nous avons dans nos dossiers des statistiques sur l'industrie aérienne qui révèlent que les employés syndiqués sont remplacés par des non-syndiqués. Nous pouvons vous fournir ces renseignements.

M. Angus: Merci. J'aimerais soulever . . .

M. Cerilli: Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter autre chose. Il ne faut pas éviter la question de l'érosion de l'assiette fiscale. Si quelqu'un gagne 25,000\$ et qu'il travaille ensuite dans une autre industrie pour 15,000\$, il y a une perte de pouvoir d'achat de 10,000\$ et cela réduit les impôts perçus par le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la municipalité dans laquelle vit ce travailleur.

Je dois vous dire que j'ai participé à plusieurs audiences devant des organismes provinciaux ou autres devant lesquels comparaissaient, par exemple, des petites collectivités de la Saskatchewan qui voulaient savoir ce qui arriverait à une entreprise et à ses 40 chauffeurs de camions si celle-ci passait sous le contrôle d'une autre société en raison de la déréglementation? Voilà le genre de préoccupation qu'ont ces petites collectivités dont les travailleurs ne sont pas syndiqués, je vous le signale en passant.

M. Angus: J'aimerais aborder un autre aspect de la question. Vous avez mentionné, dans votre mémoire, les services de santé d'urgence dans le Nord. Au cours de nos audiences à Vancouver, les représentants de l'ACPSA nous ont dit que le nouveau matériel mis en service pour remplacer certains avions ne convient pas au transport des civières. La province du Manitoba a-t-elle un service d'ambulances aériennes capables d'offrir des services de ce genre dans le Nord ou si la déréglementation obligera les gouvernements provinciaux à intervenir et à offrir un service parallèle à ceux qu'offrent les transporteurs privés qui desservent déjà ces collectivités?

M. Cerilli: Le gouvernement provincial assure déjà dans le Nord certains services d'ambulances aériennes et certaines lignes aériennes desservent . . . PWA enlève certains sièges

[Texte]

out and all that sort of thing. What happens in the deregulated system, it is hard to say what the end result would be on that kind of a service to those people.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Gottselig.

Mr. Gottselig: I would just like to make a few general comments. We are hearing a fairly strong presentation today with the point of view of their membership. We have heard from some other groups, among them the Canadian Manufacturers Association, indicating to us that in this tough market situation they are in, they do not feel they can compete under the present regulated situation; they actually fear a loss of jobs to the U.S. under the present environment.

I would also like to point out that the Minister of Transport, the Hon. Don Mazankowski, made his first announcement or release on deregulation on July 15. In that release he stated very plainly that neither he nor the government would propose or permit any economic regulatory reform that would be in any way detrimental to safety standards. He addressed the area of the remote communities. He stated very clearly that the Canadian Transport Commission was holding hearings on the effect of U.S. deregulation in Canada, and that is the process we are in now. That was in July, not in October, as was earlier stated and advertised in the paper. He invited responses from all parties at that time. That is the situation we are in now.

I just want to make it very clear that we are not going to . . . It is the same as the issue of free trade. We are not going to give anything away; there is no question about that. If it is not a good deal for Canadians then there is not going to be a deal.

Mr. Cerilli: Do you require an answer to that? I think we can respond to that, Mr. Chairman. I think I will let Mr. Russell go first, and then I will pick it up from there.

Mr. Russell: On the first point, that this is a strong presentation, I would like to also point out that this is a presentation that is calling for moderation. Between the two extremes of totally unregulated market economy and totally controlled economy there is a balance somewhere in the middle. We say maybe that balance has to be redefined, but we cannot concur with just throwing it completely over to the private sector with very minimal public input.

On the second point, it does not make an awful lot of sense for the Minister or the government or anyone else, whether it is on deregulation or free trade, to be saying that we will make sure that nobody is hurt while at the same time considerably reducing the government's power to make sure nobody is hurt. We are arguing against taking away those vehicles by which the government can be a public watch-dog to make sure the public interest is met.

[Traduction]

dans ses avions, par exemple. Il est difficile de dire quel effet aura la déréglementation sur les services de ce genre.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Gottselig.

M. Gottselig: J'aimerais tout simplement faire quelques commentaires d'ordre général. Les membres qui comparaissent aujourd'hui nous présentent leur point de vue de façon très convaincante. Nous avons entendu les porte-parole de certains autres groupes, dont l'Association des fabricants canadiens, qui nous ont expliqué qu'ils ne se sentent pas en mesure de soutenir la concurrence à l'heure actuelle puisque le marché est trop réglementé; ils craignent en fait que les conditions actuelles n'entraînent une perte d'emplois au profit des États-Unis.

Je tiens à signaler que le ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, a émis son premier communiqué sur la déréglementation le 15 juillet. Il a dit très clairement que ni lui ni le gouvernement ne proposerait ni ne permettrait une réforme de la réglementation économique susceptible de réduire l'efficacité des normes en matière de sécurité. Il a parlé des collectivités isolées. Il a dit très clairement que la Commission canadienne des transports tenait des audiences au sujet de l'incidence sur le Canada de la déréglementation américaine et ces audiences sont en cours. Cela se passait en juillet, et non pas en octobre, comme nous l'avons dit plus tôt, et ces audiences ont été annoncées dans les journaux. Il a invité toutes les parties intéressées à faire connaître leur point de vue. Voilà où nous en sommes.

Je tiens à répéter que nous n'allons pas . . . Tout comme pour la question de la libéralisation des échanges, nous n'allons pas faire de cadeaux; c'est garanti. Si nous ne pouvons pas négocier un accord avantageux pour les Canadiens, il n'y aura pas d'accord.

M. Cerilli: Voulez-vous une réponse à cette question? Nous pouvons y répondre, monsieur le président. M. Russell va commencer et je prendrai la relève.

M. Russell: Les arguments sur le premier point sont très convaincants et je vous signale que d'autres réclament la modération. Entre les deux extrêmes, c'est-à-dire une économie de marché sans réglementation aucune et une économie totalement dirigée, il se trouve un point d'équilibre. Nous disons qu'il faut redéfinir ce point d'équilibre, mais nous n'acceptons pas l'idée de tout remettre au secteur privé sans que la population n'ait pu prendre position.

Deuxièmement, il ne serait pas très logique que le ministre, le gouvernement ou tout autre dise, dans le contexte de la réglementation ou de la libéralisation des échanges, que nous veillerons à ce que personne ne subisse de torts tout en réduisant sensiblement le pouvoir du gouvernement de faire en sorte qu'il en soit ainsi. Nous nous opposons à l'idée de retirer au gouvernement les pouvoirs qui lui permettent de protéger les intérêts de la population.

[Text]

• 1755

Mr. Cerilli: I would just like to conclude by answering those remarks, because I think they are very important.

When we said that on the dates for this particular hearing, I was well aware of the white paper; we have been studying it. We are trying to deal with the question of a deregulated society. I think it is an important question. So I did not want to confuse the issue by saying that I did not receive the white paper, *Freedom to Move*, until October. That was strictly the deal with this notice here. I just wanted to clarify that for your information.

The other question that Mr. Russell has just made is that we are talking about a number of people in Manitoba, for example, that the federation represents. With 80,000 members and with their families and so on, we are talking about a quarter of the population. So we do represent a significant number of people in this province, and we hopefully speak for their benefit in regard to the move toward a new society, if you like.

As a third-generation railroader, I have known change since about 1960, during the run-through. We have gone through that. I think Justice Freedman also said in his report that no unilateral change should be made until proper public input has been had. I think that is an important issue, and that is what we are saying here. I think we should take all the time necessary to ensure the public of Manitoba and Winnipeg and Canada as a whole that we as a nation survive a deregulated society. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Cerilli and Mr. Russell. This is part of the public input, and I want to thank you very much for your brief, which will be part of the record and analysed in more detail by our staff. We will be coming out with a report. Who is going to like it no one knows yet, because we do not know what is in it. Then there will be some legislation. Also, of course, as you well know, the Canadian Labour Congress is going to be appearing before the committee, I think on the 28th, when we get back in Ottawa; so we will be getting another reinforcement, I think, on many of the good points you have made. Thank you very, very much.

Mr. Cerilli: Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. *Merci beaucoup et bonsoir.*

Le président: Merci beaucoup; vous êtes très gentil.

Okay. Members of the committee, as some of you may know, this is a little unusual, but she has been very patient in sitting there. I was approached personally at about 2.30 this afternoon by Theresa Ducharme, who is sitting there in a wheelchair. Theresa, would you come up? We have a copy of your brief, and it has been circulated. You have been very patient this afternoon. You have sort of seen the format we are following. You are not going to read your brief. You spoke to me very properly and passionately about a concern of trying to get on the committee. We are breaking all sorts of precedents, and I hope they are not going to be used against the chairman in getting a lot more witnesses on who we are not going to be

[Translation]

M. Cerilli: En guise de conclusion, j'aimerais répondre parce que ces commentaires touchent des aspects très importants.

Quand j'ai parlé de la tenue de ces audiences, je connaissais l'existence du Livre blanc; nous l'avons étudié. Nous essayons de comprendre les répercussions de la déréglementation. C'est une question très importante. Je ne voulais pas compliquer le débat en disant que j'ai reçu le Livre blanc, *Aller sans entraves*, en octobre seulement. C'est l'avis que j'ai reçu uniquement en octobre. Je tenais à le préciser.

M. Russell a parlé du nombre de Manitobains que la Fédération représente. Elle représente 80,000 membres et si l'on inclut leur famille, etc., cela donne environ un quart de la population. Nous représentons donc un nombre considérable de résidents de la province et nous espérons défendre leurs meilleurs intérêts dans le contexte de la création d'une nouvelle société.

Ma famille compte des employés du chemin de fer depuis trois générations et j'ai assisté à d'autres changements depuis 1960. Ce n'est pas la première fois que je vis cela. Le juge Freedman a aussi dit dans son rapport qu'il ne fallait pas apporter de changements unilatéralement sans d'abord consulter la population. J'estime qu'il s'agit d'une question importante et c'est ce que nous disons ici. Je crois qu'il faut prendre tout le temps voulu pour faire en sorte que la population du Manitoba, de Winnipeg, et de tout le pays survive à la mise en place d'une société déréglementée. Merci.

Le président: Merci, monsieur Cerilli et monsieur Russell. Cette séance s'inscrit dans le cadre du processus de consultation et je tiens à vous remercier de votre mémoire qui fera partie du compte rendu de nos délibérations et qui sera analysé plus en détail par notre personnel. Nous allons publier un rapport. Personne ne sait encore s'il sera accueilli favorablement, puisque nous n'en connaissons pas encore la teneur. Il y aura ensuite un projet de loi. Comme vous le savez, les représentants du Congrès du travail du Canada comparaitront devant le Comité, le 28, je crois, à son retour à Ottawa. J'imagine qu'ils viendront étayer les points excellents que vous avez soulevés. Merci.

M. Cerilli: Merci, monsieur le président et membres du Comité. *Thank you and good night.*

The Chairman: Thank you; you are very kind.

D'accord. Comme vous le savez, c'est un peu inhabituel, mais elle a été très très patiente. Madame Theresa Ducharme, qui est assise ici dans son fauteuil roulant, m'a demandé, cet après-midi vers 14h30, la permission de comparaître. Theresa, voulez-vous vous approcher? Nous avons une copie de votre mémoire, et nous l'avons fait distribuer. Vous avez été très patiente. Vous avez pu voir comment nous procédons. Vous ne lirez pas votre mémoire. Vous m'avez expliqué très clairement et très passionnément les démarches que vous aviez faites pour comparaître. Nous créons un précédent et j'espère qu'il ne sera pas utilisé contre le président pour obtenir qu'un grand nombre d'autres témoins puisse comparaître, ce qui ne se produira pas.

[Texte]

able to get on. So if you could give the highlights of your concern, then we will have some very brief questions. The detail of your brief is going to be with us, and we will see where we go from there.

Mrs. Theresa Ducharme (Chairperson, People in Equal Participation Inc.): I have my own watch right in front of me, so I shall keep it as brief and to the point as I can. Being a woman, I respect the fact that I have this opportunity to speak to so many good-looking men.

The Chairman: Well you are an awful lot better than one lady witness in Vancouver, who complained there were only men around the table.

Mrs. Ducharme: What was she?

The Chairman: She was not as diplomatic as you.

Mrs. Ducharme: Okay. I thank you for the respect of breaking all rules and regulations and having myself . . .

The Chairman: I am going to interrupt, because I do want you to clarify first, because tomorrow we are hearing from the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped. Now, I just want to make it clear what the difference is between you and your interest and what is going to be presented to the committee tomorrow.

Mrs. Ducharme: Okay. Well I am sure you know the difference between the Liberals, the Conservatives, and the New Democratic Party.

Our small but unique organization, People in Equal Participation Incorporated, stands for itself, PEP; that is what we require in the House of Commons and everywhere else to keep up our stamina and our will to do good work. But our organization is for the integration of the single people into cultural and religious community activities, and there is no national or regional policy to encourage transportation whatsoever to how the disabled integrate into these two major areas.

• 1800

I travelled to St. Louis in 1983 by Air Canada. I was given the opportunity to get dropped off in Chicago . . .

The Chairman: But you have not answered my question.

Mrs. Ducharme: Okay, the difference is that our organization . . . The coalition for the physically handicapped speak on a national basis, but they do not encourage culture or religion; they are a political voice and a political body. We are not; we are here as a unique force, and we wish to participate as equal citizens.

The Chairman: Thank you.

Mrs. Ducharme: We are not a political voice. We wish to bring to your attention . . . You will have to stop me, because having a life-support respirator, I can talk continuously without stopping to take a breath—and I am demonstrating that.

The Chairman: Well some politicians can too.

[Traduction]

Je vous invite à nous présenter vos principales préoccupations et nous passerons ensuite à quelques courtes questions. Nous conserverons la copie de votre mémoire et nous pourrions l'analyser plus tard.

Mme Theresa Ducharme (présidente, People in Equal Participation Inc.): J'ai placé ma montre devant moi et je vais essayer d'être aussi brève que possible. En tant que femme, j'apprécie cette possibilité qui m'est donnée de m'adresser à un si grand nombre de beaux hommes.

Le président: Vous êtes beaucoup plus gentille que cette dame de Vancouver qui s'est plainte de ne voir que des hommes autour de la table.

Mme Ducharme: Qu'est-ce qu'elle avait?

Le président: Elle n'était pas aussi diplomate que vous.

Mme Ducharme: Bon. Je vous remercie d'avoir enfreint toutes les règles et de m'avoir permis . . .

Le président: Je vais vous interrompre pour obtenir des précisions puisque nous entendrons demain les représentants de la Coalition des organisations provinciales de handicapés. J'aimerais que vous nous expliquiez en quoi vos préoccupations diffèrent de celles qui nous seront exposées demain.

Mme Ducharme: D'accord. Je suis certaine que vous connaissez la différence entre les Libéraux, les Conservateurs et les Néo-démocrates.

Notre organisation, *People in Equal Participation Incorporated*, PEP, est petite mais unique en son genre. Nous sommes autonomes et c'est ce qui nous permet de conserver notre volonté d'agir. Notre organisation vise à amener nos membres à participer ensemble à la vie culturelle et religieuse de la collectivité et il n'existe aucune politique nationale ou régionale de transport pour favoriser la participation des handicapés dans ces deux importants secteurs.

Je me suis rendu à St. Louis en 1983 avec Air Canada. On a offert de me déposer à Chicago . . .

Le président: Mais vous n'avez pas répondu à ma question.

Mme Ducharme: D'accord, la différence c'est que notre organisation . . . La Coalition pour les handicapés physiques est une organisation nationale mais elle ne s'intéresse pas à la culture ou à la religion; c'est une entité politique; ce que nous ne sommes pas. Nous sommes ici en tant que force unique et nous voulons participer en tant que citoyens de plein droit.

Le président: Merci.

Mme Ducharme: Nous ne sommes pas une association politique. Nous voulons porter à votre attention . . . Vous devrez m'interrompre, parce que j'ai un appareil de respiration qui me permet de parler sans prendre le temps de respirer, comme vous le voyez.

Le président: Certains hommes politiques peuvent en faire autant.

[Text]

Mrs. Ducharme: I am sorry, but if you were married to me, sir, you would have to listen to this: I love you, I love you, I love you, I love you, I love you, I love you, I love you, I love you, I love you, I love you, I love you, I love you . . .

The Chairman: You have made your point.

Mrs. Ducharme: That is right. So I am going to make it short and brief and to the point.

The uniqueness of a national policy from our organization is this: we have great work and a great will to do national work and international work, but there is no national policy. As you can see, there is a life-support respirator in my throat. Air Canada complimented me in 1981 by accepting my proposal of having life support people on their airplane; that was their contribution to the International Year of the Disabled. At the same time, Theresa was invited to attend, in St. Louis, the second post-polio international conference. I went to St. Louis by Air Canada. As far as I am concerned, we are far ahead in transportation regulations and also safety for the disabled, especially the severely disabled, because Air Canada started that in 1981.

But I must mention that they have not carried it through by offering information, pamphlets, and everything, because when people wish to travel they phone Theresa Ducharme; they do not phone Air Canada. They say we know you were the first on the airplane, and we want to know exactly what the safety regulations are. How do we get on the plane? What are the personnel regulations? Are they going to help us? Are they going to assist us? I said that the national transportation policy should include that, seeing that Air Canada is a Crown corporation. Air travel, rail travel, and national transportation must provide a manual for special needs for the disabled. That is one recommendation that we require, and also the price regulations for people such as myself.

As you can see, I have a person here who escorts me, Darlene Hough; she is my personal friend and attendant. She must escort me wherever I go. So there are two air fares that I must pay because I wish to be transported here, there, or wherever. There is no accommodation for the severely handicapped, no price reduction I am aware of. I require somebody to lift me into my seat. The airplane or the rails say: Well that is not our job; we do not have any special needs department to assist people like yourself; you will have to bring your own staff. So when I bring my own staff that is two or three people whom I have to carry with me, and I have to pay the price.

I was informed today that there is a special handicapped committee. It was brought to my attention by the clerk today that Nicole Maclean, in Ottawa, is establishing a committee for special needs for the handicapped. There we go again—multi-committees for special, special, special needs, special needs. But what are they actually doing for us? Just like

[Translation]

Mme Ducharme: Je regrette, mais si vous étiez mon mari, monsieur, il vous faudrait entendre ceci: je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime, je t'aime . . .

Le président: J'ai compris.

Mme Ducharme: C'est vrai. Je vais donc essayer d'être brève.

Notre organisation attache beaucoup d'importance à l'élaboration d'une politique nationale parce qu'elle nous permettrait de poursuivre notre travail à l'échelle nationale et internationale. Comme vous le voyez, j'ai dans la gorge un appareil de respiration. Air Canada m'a fait un compliment en 1981 en acceptant de me prendre à bord de ses avions; c'était sa contribution à l'Année internationale des handicapés. J'étais invitée à me rendre à St. Louis à la deuxième conférence internationale post-polio. Je me suis rendue à St. Louis avec Air Canada. À mon avis, le Canada a pris de l'avance dans le domaine de la réglementation des transports et de la sécurité des personnes handicapées, surtout celles qui sont sérieusement handicapées, parce que Air Canada a mis en place ce programme en 1981.

Je vous signale que la Société Air Canada s'est arrêtée en cours de route puisqu'elle n'a jamais offert d'informations ou de dépliants puisque les gens qui veulent voyager téléphonent à Theresa Ducharme et pas au bureau d'Air Canada. On nous dit que nous serons les premiers à monter à bord de l'avion et nous voulons savoir quels sont exactement les règlements en matière de sécurité. Comment montons-nous dans l'avion? Quels sont les règlements touchant le personnel? Comment vont-ils nous aider? Comment vont-ils essayer de nous aider? J'ai dit que la politique nationale en matière de transport doit inclure de tels éléments puisque Air Canada est une société de la Couronne. Il faudrait que la politique nationale en matière de transport prévoie la rédaction d'un manuel sur le transport aérien et ferroviaire qui tiendrait compte des besoins spéciaux des handicapés. C'est une des recommandations que nous formulons puisque les personnes, comme moi-même, en ont besoin.

Comme vous le voyez, j'ai avec moi une personne qui m'accompagne, Darlene Hough; elle est mon amie. Elle m'accompagne partout où je vais. Je dois donc payer deux billets d'avion chaque fois que je veux me rendre ici, là ou ailleurs. À ma connaissance, les personnes sérieusement handicapées n'ont droit à aucune réduction du prix du billet. Il faut que quelqu'un m'aide à m'asseoir dans mon fauteuil. Les sociétés aériennes ou ferroviaires disent que ce n'est pas à eux de le faire, qu'ils n'ont aucun service chargé de répondre aux besoins spéciaux de personnes comme moi et qu'il faut que je m'occupe moi-même de me faire accompagner. Mais quand je me fais accompagner par deux ou trois personnes, je dois payer le prix des billets.

On m'a dit aujourd'hui qu'il existe un Comité spécial sur les handicapés. Le greffier m'a appris aujourd'hui que Nicole MacLean, d'Ottawa, s'occupe de créer un comité sur les besoins spéciaux des handicapés. Voilà que nous créons un autre de ces nombreux comités qui doivent étudier les besoins spéciaux. Mais que font-ils pour nous? Comme la Coalition

[Texte]

COPOH, the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped, they have issues. They want washrooms accessible, they want prices, they want this, they want regulations. But the disabled themselves, independently, cannot do it without the government's financial support to re-examine the fact that... If this committee, the special committee on handicapped in Ottawa, is going to demonstrate themselves, they will have to transport Theresa Ducharme so that I may speak—just like I am with you generous people here—for my kind and my contribution. I will not be excluded because I have a life-support device. With smokers and everybody else, we might all be joint companions one day, and I might have to transport you people or encourage you people on how to travel.

• 1805

There is no rail transportation for me. I cannot get on the Canadian National Railway because they do not have electrical outlets for me; I have to be plugged in or they have to make it within a short period of time. There are no safety regulations. I have a petition right here that the Hon. John Plozman... I will be here tomorrow at 2 p.m. where he is going to sign his own petition for safety belt regulations. They tie our wheelchairs in, but there is no regulation for the person in the device itself. Mayor Norrie said is that not strange, we tie the chair in; I wonder what is more important, the chair or the person. That is exactly why we are asking you people to devise a manual to devise policy on a national basis, so that if I leave Winnipeg...

I am not a woman that is going to sit still. I have been invited to attend the international day of peace with the President, Ronald Reagan, September 16, 1986, in New York City. But I have to phone the drivers' club, I have to phone organizations to find out how I get there, what their transportation policies are, whether I have to get in and out of a wheelchair van from one constituency to another. I did that in St. Louis; I had to get into one cab, go into another wheelchair van, from Toronto I had to go from... Each community had to have its own transportation; I could not travel from one point to another point without getting in and out of three or four different buses. I said well this is degrading and humiliating to myself that there is not a national policy or an international policy for special needs people with life-support devices.

The Chairman: Theresa, you have made that point very well in your brief, and you have quoted some UN resolutions...

Mrs. Ducharme: That is right.

The Chairman: —and some other matters, which are going to be part of the record. You are quite right, this committee is not seized of the study of the handicapped, although we are certainly seized for transportation. I think you are a tremendous exponent of your association of PEP, because you certainly show more pep in your circumstances, relatively, than most of the gentlemen around this table, with respect—as far as I am concerned, anyway. I certainly as chairman, and I

[Traduction]

des organisations provinciales des handicapés, ils vont s'occuper de questions bien précises. On réclame des salles de bain d'accès facile, des réductions de prix, des règlements. Mais les handicapés ne peuvent pas obtenir quoi que ce soit à titre individuel sans l'aide financière du gouvernement... Si ce Comité et le Comité spécial sur les handicapés veulent faire leurs preuves, ils devront faire transporter Theresa Ducharme pour qu'elle puisse venir parler à des gens aussi généreux que vous l'êtes. Je ne veux pas être exclue parce que je dois porter un dispositif spécial. Avec les fumeurs et tous les autres, nous nous retrouverons peut-être un jour tous ensemble et je devrais peut-être vous escorter ou vous expliquer comment voyager.

Il n'y a pas de transport ferroviaire pour moi. Je ne peux pas voyager avec le CNR parce qu'il n'y a pas de prise électrique pour moi dans les trains; il faut que je puisse me brancher si le voyage dure un peu. Il n'y a pas de règlement pour la sécurité. J'ai ici une pétition que l'honorable John Plozman... Je serai ici demain à 14h00 quand il signera sa propre pétition à propos des ceintures de sécurité. Ils attachent bien nos fauteuils roulants mais il n'est pas obligatoire d'attacher la personne qui se trouve dans nos fauteuils. Le maire Norrie a dit que ce n'était pas étrange puisque l'on attachait les fauteuils; je me demande ce qui est le plus important, le fauteuil ou la personne. C'est pourquoi nous vous demandons de concevoir un manuel national à ce sujet de sorte que si je quitte Winnipeg...

Je ne suis pas le genre de femme à rester sans bouger. J'ai été invitée à la Journée internationale de la paix avec le président Ronald Reagan le 16 septembre 1986 à New York. Or il me faut téléphoner à l'Automobile Club, à toutes sortes d'organismes pour savoir comment m'y rendre, quelles sont les politiques de transport en vigueur et s'il me faudra utiliser une fourgonnette à fauteuils roulants pour passer d'un endroit à l'autre. C'est ce que j'ai fait à Saint-Louis; il m'a fallu prendre un taxi, puis une fourgonnette pour fauteuils roulants, etc.. De Toronto, il m'a fallu changer indéfiniment... Je n'ai pu me rendre d'un point à l'autre sans entrer et sortir de trois ou quatre autobus différents dans chaque ville. Il me semble tout à fait humiliant qu'il n'existe pas de politique nationale ou internationale pour le transport de personnes ayant des besoins spéciaux et des appareils médicaux.

Le président: Theresa, vous avez bien dit tout cela dans votre mémoire et vous avez cité certaines résolutions de l'ONU...

Mme Ducharme: Oui.

Le président: ... et abordé d'autres questions qui feront partie de notre compte rendu. Vous avez tout à fait raison, notre Comité n'est pas chargé d'étudier les problèmes des handicapés bien que notre sujet soit certainement les transports. Vous représentez magnifiquement votre association car vous faites certainement preuve de beaucoup plus de dynamisme, relativement parlant, dans vos circonstances, que la plupart de messieurs qui sont assis autour de cette table—je

[Text]

know I will be talking to my colleagues and the clerk... Regardless of what else we do with your brief, we are going to be checking with that special study of the handicapped going on. There has also been another Commons study, so we will see just where we are going to go. I am going to throw it open to questions to you so that we do not overextend your pep and we can wind this thing up.

Mrs. Ducharme: You can never do that, sir.

The Chairman: I must say, I do not know if I could. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would just like to repeat the comments you have made, that indeed the witness has been very articulate today. I must say, you remind us all again, because no political party has a monopoly on concern for the handicapped or a monopoly on appreciation of the realities you confront every day... You have done a tremendous service in coming here and reminding us. It is not a happy admission to make, but we need to be reminded as we charge about trying to find structures and a deregulated environment that suits business and labour and everybody else that there are people with special needs. We heard in Vancouver from some representatives who told us the problems of somebody trying to board a DASH-7 or DASH-8, that it could not be done for handicapped people in communities served only by those kinds of aircraft.

I want to say that a colleague of ours, Thérèse Killens, who is ordinarily a member of this committee and who in fact would have been on this trip, would have been most interested in hearing your views today. Thérèse was a member of the standing committee that wrote the *Obstacles* report, with which I am sure you are familiar.

Mrs. Ducharme: I have a copy.

Mr. Tobin: The committee you are now referring to is the follow-up group to *Obstacles*. I would say to you that I hope we consider as members of the committee... I do not know to what extent we can, but we would consider seeing whether or not it is indeed possible to set up minimum standards within legislation for the transport of handicapped people and handicapped people with special needs. I will not ask any questions; I think you have made the point as well as it can be made. I just want to thank you sincerely for being here today. I am glad we had a chance to hear you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Ms Ducharme, I echo the remarks of my colleagues on our admiration for your abilities and efforts.

[Translation]

parle en tout cas pour moi. À titre de président, et j'en parlerai à mes collègues et au greffier... je puis vous assurer que quoi que nous mettions dans notre mémoire, nous vérifierons où en est l'étude spéciale sur les handicapés. Il y a également eu une autre étude de la Chambre des communes si bien que nous vérifierons ce que l'on peut faire. Je vais maintenant ouvrir la période de questions pour que nous n'abusions pas de votre dynamisme et que nous puissions conclure rapidement.

Mme Ducharme: Mon dynamisme est sans borne, monsieur.

Le président: Je dois dire que je n'en doute pas. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je réitérerai simplement vos propos car c'est un excellent témoignage que nous venons d'entendre. Vous nous rappelez à tous, car il n'y a pas de parti politique qui puisse avoir le monopole du souci des handicapés ou de la compréhension des réalités auxquelles vous faites face quotidiennement... Vous nous avez donc rendu un immense service en venant nous rappeler ces problèmes. Il n'y a pas de quoi être fiers, mais nous avons besoin quelquefois que l'on nous rappelle certaines choses lorsque nous essayons de définir des structures et une déréglementation qui satisfasse à la fois le monde des affaires, les syndicats et tous les autres. Il est bon de nous rappeler qu'il y a des personnes qui ont des besoins spéciaux. Nous avons à Vancouver entendu certains témoins nous parler des problèmes de ceux qui essayaient de monter à bord d'un DASH-7 ou d'un DASH-8 et nous avons appris que dans les localités uniquement desservies par ces avions, les handicapés ne pouvaient pas monter à bord.

J'ajouterai qu'une de nos collègues, Thérèse Killens, qui fait habituellement partie de ce Comité et qui aurait dû être avec nous, aurait été très intéressée par vos commentaires. Elle était membre du Comité qui a présenté le rapport «Obstacles» que vous connaissez certainement.

Mme Ducharme: Je l'ai en effet.

M. Tobin: Le Comité dont vous venez de parler fait suite au comité qui fut l'auteur d'«Obstacles». J'espère qu'à titre de membres du Comité, et je ne sais pas dans quelle mesure cela sera possible, nous essayerons de voir si nous ne pouvons pas imposer des normes minimums dans la loi pour le transport des handicapés et des handicapés qui ont des besoins spéciaux. Je ne poserai pas de question car j'estime que vous avez été très claire. Je vais simplement vous remercier très sincèrement d'être venue. Je suis heureux que nous ayons pu vous entendre.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: merci, monsieur le président. Madame Ducharme, je me fais l'écho des remarques de mes collègues. Nous admirons beaucoup ce que vous faites.

• 1810

When you talk about the requirements for not only things like no stairs and what not, but life-support respirators and a host of other things, a difficulty that a bus company, each of the airlines, and VIA Rail would have is that if each of them

Lorsque vous parlez non seulement d'escaliers et de choses du genre mais d'appareils de respiration et de tas d'autres appareils médicaux, la difficulté pour une compagnie de transport par autobus, pour les compagnies aériennes et pour

[Texte]

separately is required to provide that equipment, make it available, with a trained person on board on every trip they make, there might be 99 trips on which no one like yourself is on, and then the 100th trip you are on or someone else, or there may be somebody with a severe heart attack or something like that who would need some kind of life support system. Do you think that should be provided by each transporter, or should it be some kind of a joint national-provincial responsibility and joint financing between those levels of government and the transporters? Or do you think it should be a requirement on each individual transporter as a condition of a licence?

• 1815

Mrs. Ducharme: Well because I have a responsibility for my own life and my own safety, I feel it would be my contribution to see that I could help with the fact that... Well, if my doctor requires that I must have an attendant because I cannot manage my life-support equipment and I must have someone lift me in and out of the chair, and I approach Air Canada or VIA Rail or whatever other service it is and there is nothing there, then a special fund or a special... They have \$5 million they have donated from the federal government to fight the system. Now, why fight the system? Contribute to the system so that we may have freedom to move. I have heard all afternoon that it is premature, premature; the only thing premature is their statement. It is in the embryonic stage right now, and at that point it is premature only because it is overdue in coming. Now that it is here, let us move! Let us have the freedom to move.

The statement is: we should work together in complementing one another. I cannot afford to carry five staff people with me. Maybe if I were the President or Prime Minister himself, I could do that, like he has brought all you people here.

Mr. Benjamin: Do you agree, though, that in terms of the provision of trained support staff and necessary equipment that would be on any given airplane or bus or train, the costs should be a shared responsibility between the transporters and the different levels of government...

Mrs. Ducharme: And the consumer.

Mr. Benjamin: And the consumer.

Mrs. Ducharme: I have the life-support attachment—it cost \$5,000—attached to my throat provided through Medicare, Pharmacare, whatever care you wish to call it, but it is provided, because I could not afford that amount. A wheelchair is \$1,500. Now we have every other cost factor. My husband is a bus driver, but he said: I cannot afford to support you in all the requests or requirements. You have to move and you have to do, but you have to change policy and you have to make... So when I did travel to St. Louis, thank God I found the organization that wished to offer donations. At the same time they said oh, good, we will make a donation; you can have a contribution and we can have an income tax deduction, so we all work together and make it go.

[Traduction]

VIA Rail est que si l'on exige qu'ils offrent tous un équipement pareil, du personnel qualifié à bord pour chaque voyage, il y aura peut-être 99 trajets sans que personne n'ait besoin de tout cela avant que vous ou quelqu'un d'autre n'en ait besoin ou qu'un passager ait une crise grave ou quelque chose du genre qui exigerait un appareil médical quelconque. Pensez-vous que chaque transporteur devrait offrir de telles installations ou devrait-il s'agir plutôt d'une responsabilité fédérale provinciale et d'un partage des frais entre les gouvernements et les transporteurs? Bref, pensez-vous que cela devrait faire partie des conditions requises pour obtenir un permis?

Mme Ducharme: Ma foi, étant donné que je suis responsable de ma propre vie et de ma sécurité, j'estime que ma contribution pourrait être d'aider... Si mon médecin exige que je sois accompagnée, car je ne peux moi-même manipuler les appareils qui me sont nécessaires et parce qu'il faut pouvoir m'installer et me sortir du fauteuil, et que je demande à Air Canada, à VIA Rail ou à quelque autre service de m'aider, s'il n'existe rien, il faudra une caisse spéciale ou... Le gouvernement fédéral a donné 5 millions de dollars pour nous aider à lutter contre le système. Pourquoi? Il serait préférable de contribuer à l'amélioration du système pour que nous puissions vraiment aller sans entraves. J'ai entendu tout l'après-midi le terme prématuré, la seule chose qui soit prématurée, c'est ce genre de déclaration. On en n'est encore qu'au stade embryonnaire et la liberté de mouvement n'a rien de prématurée, cela fait longtemps qu'on l'attend. Maintenant qu'on en parle, allons-y! Allons sans entraves.

Il nous faut travailler ensemble de façon complémentaire. Je ne puis me permettre de transporter cinq employés avec moi. Peut-être que si j'étais président ou premier-ministre, je le pourrais, de même que vous êtes tous venus ici.

M. Benjamin: Convenez-vous toutefois que pour offrir le personnel et le matériel voulu dans tous les avions, les autobus ou les trains, il faudrait que les frais soient partagés entre les transporteurs et les différents gouvernements...

Mme Ducharme: Et le consommateur.

M. Benjamin: Et le consommateur.

Mme Ducharme: J'ai cet appareil attaché à ma gorge qui coûte 5,000\$ et que j'ai obtenu par l'assurance médicale, l'assurance pharmaceutique, je ne sais comment ça s'appelle, car je ne pouvais me payer un tel appareil. Un fauteuil roulant coûte 1,500\$. Il y a des tas d'autres frais. Mon mari est conducteur d'autobus et il ne peut assumer tous ces frais. On veut bouger et faire des tas de choses mais il faut d'abord modifier la politique et... Donc, lorsque je suis allée à St. Louis, Dieu merci, j'ai trouvé un organisme pour m'aider. En faisant un don, il obtenait un allègement fiscal si bien que cela arrangeait tout le monde.

[Text]

But at the same time, Air Canada was complimenting me by saying you complimented us during the International Year of the Disabled, we shall transport you free of charge to Chicago and then from Chicago to St. Louis. I was lost. My wheelchair got lost, by board got broken, everything was . . . I had to hold my own respirator in order to save my life on their airplane. Once I got there I did not know where I was or what I was doing. They said: we do not have wheelchair van service for you; we do not know what to do with you, dear.

So when I got there . . . It is just like New York. I am looking forward to meeting Ronald Reagan; I think I could help him. On September 16 I am going to New York, 1986, and I have not a clue where the manual is that would assist me by stating the special needs are here, this is who you contact, these are the requirements, make the arrangements, make some provision. Maybe there would be a reduction for someone like myself and others. There is not going to be multi-people with life-support respirators who are going to request that, because we have to be plugged in in order to get humidity. They have not devised something to travel to the moon with myself or anybody else.

Mr. Benjamin: They have to the moon, but not on the train.

Mrs. Ducharme: That is right.

The Chairman: Mr. Dantzer.

Mr. Benjamin: Just to finalize it, you would like to see then a regulation that would require a standard . . .

Mrs. Ducharme: Yes . . .

Mr. Benjamin: —both by way of written information and equipment and trained personnel, and you would like to see a federal . . .

Mrs. Ducharme: Well if they allow me to bring my own staff I would like it, because I would prefer having someone who knows my condition, knows how to handle my equipment, and knows my life support care—that they would allow a reduction in price, a reduction because my doctor says I cannot walk and get on that seat, so I must have a male attendant. This young lady is my personal attendant; I do not have a male attendant do personal care for me. I would require a man and a woman to look after me, so I cannot travel and I cannot move. So anywhere I have gone I have had to raise funds in order to be transported. But it has never stopped me before, and it will not stop me in the future, because I know I have a generous man with a bump on his head—and he is going to get another one if he does not watch it—and this other handicapped fellow with the sore eye.

• 1820

The Chairman: We run a tight ship here.

Mrs. Ducharme: I have not been on a ship yet.

The Chairman: Mr. Dantzer.

[Translation]

En même temps, Air Canada me félicitait de l'avoir félicité au cours de l'année internationale des handicapés et déclarait qu'il me transporterait gratuitement à Chicago puis de Chicago à St. Louis. J'étais perdue. Mon fauteuil roulant s'est perdu, ma planche cassée, tout . . . Il m'a fallu m'empêcher de respirer pour me sauver la vie à bord de cet avion. Lorsque je suis arrivée là-bas, je ne savais ni où j'étais ni ce que je faisais. On m'a dit qu'il n'y avait pas de service de fourgonnette pour fauteuils roulants et qu'on ne savait pas quoi faire de moi.

Donc, quand je suis arrivée . . . C'est comme New York. Je me réjouis de faire la connaissance de Ronald Reagan; je crois que je pourrais l'aider. Le 16 septembre 1986, je vais à New York mais je n'ai aucune idée d'où se trouve le manuel qui pourrait m'aider, qui pourrait préciser les besoins spéciaux des handicapés, indiquer qui contacter, quelles démarches faire, etc. Peut-être pourrait-il y avoir une réduction pour quelqu'un comme moi et d'autres. Il n'y aura pas des tas de gens branchés à un appareil de respiration qui vont le demander mais il faut pouvoir brancher l'appareil pour que nous ayons l'humidité voulue. On n'a rien conçu pour m'emmener sur la lune.

M. Benjamin: Peut-être pour aller sur la lune, mais pas en train.

Mme Ducharme: C'est vrai.

Le président: Monsieur Dantzer.

M. Benjamin: Pour terminer, vous aimeriez alors qu'un règlement exige . . .

Mme Ducharme: Oui . . .

M. Benjamin: . . . que l'on mette à votre disposition le matériel et le personnel voulus et vous souhaiteriez qu'une entente . . .

Mme Ducharme: Ma foi, si on me permettait de voyager avec mon propre personnel, je préférerais car c'est toujours mieux d'avoir quelqu'un qui connaît mon état, qui sait quoi faire de mon appareil et comment s'occuper de moi: peut-être pourrait-on alors envisager un prix réduit puisque mon médecin déclare que je ne peux pas marcher ni m'asseoir dans un siège normal et qu'il me faut donc être accompagnée par un homme. Cette jeune femme est à mon service personnel; je n'ai pas d'homme pour me soigner. J'aurais besoin d'un homme et d'une femme à mon service, autrement je ne peux pas me déplacer. Jusqu'ici, tous mes déplacements ont été précédés de campagnes de souscriptions pour financer mon transport. Mais ça ne m'a jamais arrêtée auparavant, et ça ne m'arrêtera pas à l'avenir, car je sais que j'ai un ami généreux avec une bosse sur la tête—et il en aura une autre s'il ne fait pas attention—et cet autre monsieur handicapé qui a mal à l'oeil.

Le président: Ne vous en faites pas, je tiens mon Comité bien en laisse.

Mme Ducharme: Je n'ai jamais encore été tenue en laisse.

Le président: Monsieur Dantzer.

[Texte]

Mr. Dantzer: Thank you very much, Mr. Chairman. Along with the other members, I would like to congratulate you for appearing before this committee. This is the place for input from all segments of society, and you have certainly represented well the handicapped people and their relation to transportation in Canada and around the world.

You should be aware that yesterday another group, the Air Line Flight Attendants Association union, brought up the same or a similar problem, and wanted to know how this *Freedom to Move* legislation when it comes would address the problem that you talked about. They were afraid that perhaps because of the change in aircraft handicapped people would be discriminated against.

I think Mr. Benjamin has put his finger on it. How do we handle the problem? I think it has to be handled, but how do you do it? I think the fact that you have brought that matter up to this committee... I think we have an obligation and we will investigate that problem and give it some attention. Once again, I congratulate you.

Mrs. Ducharme: Thank you, sir. I did not get your name.

Mr. Dantzer: My name is Dantzer.

Mrs. Ducharme: Dantzer. Well we will do it later, sir.

Mr. Dantzer: We will dance later, yes.

Mrs. Ducharme: Yes, that is right.

Mr. Dantzer: Why not right now?

Mrs. Ducharme: I would like to make one more point: that each disabled individual has a responsibility for his or her own safety. We cannot expect each government to know I am an epileptic, I am this, I am that—you name it. I am not asking. Some may ask for ridiculous things, like Air Canada should provide me an attendant to lift me. How do they know which way each individual requires to be lifted? But if a companion is needed and escorted with a medical certificate full force and provided that there should be some responsibility for the attendant... I would help my attendant look after my respirator. She would be responsible. Air Canada would not be liable. If my life was taken or something like that, it is my responsibility and not the transportation themselves. But a national standard should be established, so that we do not have to fight constantly to say where do I go, what do I do, and how can I do it?

Mr. Dantzer: Those are reasonable requests, and I would like to give you an ovation.

The Chairman: Okay. We are going to conclude with Mr. Forrestall, the Parliamentary Secretary to the Minister, who wanted to make a comment on your presentation. Michael.

Mr. Forrestall: Mrs. Ducharme, I am sure that if the Minister were here this evening he would want to join with all the comments that have been made. I think the members

[Traduction]

M. Dantzer: Merci bien, monsieur le président. J'aimerais à mon tour vous féliciter d'avoir comparu devant le Comité. C'est ici que nous entendons les idées de toutes les couches de la société et vous avez très bien su représenter les personnes handicapées et décrire leurs problèmes au niveau du transport au Canada et partout au monde.

Je vous signale qu'hier un autre groupe, l'Association des agents de bord, a soulevé un problème semblable, et voulait savoir comment la loi émanant du document *Aller sans entraves* aborderait le problème dont vous parliez. L'association craignait que le changement d'aéronefs entraîne de la discrimination contre les personnes handicapées.

Je crois que M. Benjamin a frappé en plein dans le mille. Comment régler le problème? Il faut le régler, mais comment? Vous avez soulevé la question devant le Comité et j'estime qu'il nous incombe d'examiner le problème. Encore une fois, je vous en félicite.

Mme Ducharme: Merci, monsieur. Je ne me souviens pas de votre nom.

M. Dantzer: Je m'appelle Dantzer.

Mme Ducharme: Dantzer je vois. Et bien, nous danserons tout à l'heure.

M. Dantzer: Nous danserons plus tard, c'est ça.

Mme Ducharme: Oui, plus tard.

M. Dantzer: Et pourquoi pas maintenant?

Mme Ducharme: J'aimerais soulever un dernier point: chaque handicapé est responsable de sa propre sécurité. Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que chaque gouvernement sache que je suis épileptique, que mon voisin ait ceci et que l'autre ait cela. Et nous ne le demandons pas. Certaines personnes demandent des choses ridicules, par exemple qu'Air Canada leur fournisse quelqu'un pour les porter. Comment peut-on savoir de quelle façon chaque personne doit être portée? Mais si la personne a besoin d'un compagnon et est munie d'un certificat médical de plein droit, à condition que l'accompagnateur assume une certaine responsabilité... Je pourrais aider mon accompagnatrice à s'occuper de mon respirateur. C'est elle qui en aurait la responsabilité et non pas Air Canada. Si je perdais la vie, ce serait ma responsabilité et non pas celle de la compagnie de transport. Mais il faudrait pour cela établir une norme nationale afin que nous ne soyons pas obligés de lutter constamment pour déterminer où je peux aller, ce que je peux faire et comment je peux le faire.

M. Dantzer: Ce sont là des demandes raisonnables pour lesquelles je vous félicite chaleureusement.

Le président: Très bien. Nous allons terminer avec M. Forrestall, secrétaire parlementaire au Ministre. Monsieur Forrestall voulait faire une remarque au sujet de votre exposé. Allez-y, Michael.

M. Forrestall: Madame Ducharme, je suis certain que si le Ministre était ici ce soir, il réitérerait toutes les remarques faites jusqu'ici. Je crois que les membres admirent tous votre

[Text]

admire your tenacity and your courage, which is part of your own being. As somebody who has people in his own family with difficulties, I appreciate your independence.

I wanted only to assure you that what you have said to us today will be brought very personally by myself to the attention of Mr. Mazankowski. I do know of his concern, particularly for international protocols and understanding with respect to the development of literature that is available through some very well established and crucial processes. We know about the absence of that literature. We know about the avenues that can be pursued with respect to the development of what you are asking for. I was surprised to learn from you, because I was not aware myself, that adequate power outlets are not available and the degree to which we must have training of those who have the responsibilities in the transportation industry. I am fully aware of your own responsibility for your own health, indeed as you are—and proudly so.

• 1825

On the other hand, these are areas that must be addressed. With your permission, I would be very pleased to reiterate to the Minister the concerns you have expressed to us here tonight. I know the committee, and I know the words of Mr. Tobin, the words of the chairman and others—Mr. Benjamin and Mr. Dantzer, who is vitally concerned with social problems associated with transportation in this country—are well received, timely received, and the chairman would not get overly anticipatory.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mrs. Ducharme: May I make one more remark?

The Chairman: Yes, you may. You wind it up and that is going to be it. You should wind it up.

Mrs. Ducharme: Well I was disappointed, Mr. Nowlan, that my MP, Bill Blaikie, stated for the last five days that he could not find you. All I did was go to Room 1410 and there you were.

The Chairman: As I said, I was as surprised as you were.

Mrs. Ducharme: You were as surprised as I was, but the determination—

Mr. Benjamin: *(Inaudible—Editor)*

Mrs. Ducharme: That is right. I know you have been travelling nationally, and that is why I am here. But what I would like to bring to your attention is the fact COPOH, which is the coalition and the voice for the handicapped nationally and internationally, does not really encourage and demonstrate the fact that there are independent needs, there are special needs. People such as myself take great force in coming out, especially myself or anyone else, to say hey, we are people, we are needed, and we would like to have a contribution to the community as well by travelling and have the freedom, just like I have the freedom to come here independently and speak to each and every one of you. I thank you very much.

[Translation]

ténacité et votre témérité, qualités qui font partie intégrante de votre personnalité. Des membres de ma propre famille ont des difficultés comme les vôtres, et j'apprécie votre indépendance.

Je voulais simplement vous assurer que j'ai l'intention de porter personnellement à l'attention de M. Mazankowski votre intervention d'aujourd'hui. Je connais l'intérêt qu'il porte à cette question, particulièrement en ce qui concerne l'établissement de protocoles internationaux et de programmes de sensibilisation du public, notamment par la diffusion de documents par l'intermédiaire de mécanismes bien établis. Nous savons tous à quel point l'absence de ce genre de documents nuit au progrès. Nous savons ce qu'il serait possible de faire pour réaliser les progrès dont vous parlez. J'ai appris avec étonnement les difficultés que vous éprouvez au niveau des prises de courant adéquates et dans quelle mesure il faut former les spécialistes de ce domaine dans l'industrie du transport. Je suis très conscient de la responsabilité que vous assumez pour votre propre santé—responsabilité dont vous êtes manifestement très fière.

Par contre, ce sont des questions que nous devons aborder. Si vous me le permettez, je me ferais un plaisir de répéter au Ministre les propos que vous avez formulés ici ce soir. Je connais le Comité, et je sais que les paroles de M. Tobin, le président, de M. Benjamin et de M. Dantzer, qui s'intéresse vivement aux problèmes sociaux concernant le transport au Canada—seront entendues par le Ministre en temps opportun et que le président ne s'empressera pas de tirer des conclusions hâtives.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Mme Ducharme: Puis-je faire une dernière intervention?

Le président: Bien sûr. Il n'est que juste que le dernier mot vous revienne.

Mme Ducharme: Et bien, monsieur Nowlan, j'ai été déçue d'apprendre que mon député, Bill Blaikie, vous a cherché en vain pendant cinq jours. Je n'ai eu qu'à me rendre à la pièce 1410 pour vous trouver.

Le président: Je le répète, j'ai été aussi étonné que vous.

Mme Ducharme: Vous étiez aussi étonné que moi, mais la persistance...

M. Benjamin: *(Inaudible—Éditeur)*

Mme Ducharme: Justement. Je sais que vous avez sillonné le pays et c'est pourquoi je suis ici. Mais j'aimerais vous souligner le fait que la COPOH qui est la coalition et la voix des personnes handicapées à l'échelle nationale et internationale n'accorde pas suffisamment d'importance au fait qu'il existe des besoins spéciaux. Il faut énormément de courage à des personnes comme moi pour sortir et annoncer à qui veut bien nous entendre: nous sommes des personnes, nous sommes utiles et nous voulons participer à la société, nous déplacer et vivre en liberté, comme je suis libre de venir ici par mes propres moyens pour prendre la parole devant vous tous. Je vous remercie infiniment.

[*Texte*]

The Chairman: Theresa, I am glad you came, and thank you very much.

This committee stands adjourned until 9 o'clock tomorrow morning.

[*Traduction*]

Le président: Je suis heureux que vous soyez venue, Thérèse, et je vous en remercie.

La séance est levée jusqu'à demain matin, 9 heures.





If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Grain Services Union:

Hugh J. Wagner, Secretary-Manager.

From Novacor Chemicals:

Rolland G. Frakes, Senior Vice-President;

Stephen D. Shepherdson, Manager, Distribution Planning.

From Canpotex Ltd.:

Rod Heath, Director, Corporate Affairs.

From the Manitoba Trucking Association:

Roland M. Painchaud, President;

Reg J. Lewis, Consultant.

From the Manitoba Federation of Labour:

Al Cerilli, Vice-President;

Gary Russell, Research Director.

From People in Equal Participation Inc.:

Theresa Ducharme, Chairperson.

Du Syndicat des services du grain:

Hugh J. Wagner, secrétaire-gérant.

De «Novacor Chemicals»:

Rolland G. Frakes, premier vice-président;

Stephen D. Shepherdson, gérant, Planification de la distribution.

De Canpotex Ltée:

Rod Heath, directeur, Affaires de la société.

De la «Manitoba Trucking Association»:

Roland M. Painchaud, président;

Reg J. Lewis, consultant.

De la Fédération des travailleurs du Manitoba:

Al Cerilli, vice-président;

Gary Russell, directeur de la recherche.

De «People in Equal Participation Inc.»:

Theresa Ducharme, présidente.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 39

Thursday, November 21, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 39

Le jeudi 21 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 21, 1985
(50)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day (in Winnipeg), the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor.

Alternates present: Bill Blaikie, Bill Gottselig.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: *From The Canadian Air Line Employees' Association:* Tom Saunders, President. *From The Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited:* Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning. *From The Province of Manitoba:* John S. Plohm, Minister, Highways and Transportation. *From The Government of The Northwest Territories:* John Quirke, Deputy Minister, Department of Government Services; Norm Phillpot, Chief, Supply and Services Division, Department of Government Services. *From The National Farmers Union:* Stuart A. Thiesson, Executive Secretary. *From Wardair International Ltd:* Maxwell W. Ward, Chairman and Chief Executive Officer. *From ICG Liquid Gas Ltd:* Bruce W. Wilton, Director, NGL Distribution; Brian G. Tingley, Manager, NGL Distribution. *From The Commercial Travellers' Association of Canada:* Terry Ruffell, General Manager. *From The United Transportation Union:* Richard Greenaway, Local Chairman, Representing the General Committee of Adjustment CN West. *From The Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH):* Allan Simpson, Past Chairperson.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (See *Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24*).

Tom Saunders read an opening statement and answered questions.

Andrew Elliott made an opening statement and answered questions.

The Honourable John S. Plohm made an opening statement and answered questions.

At 10:00 a.m. the meeting was suspended.

At 11:00 a.m. the meeting was resumed.

John Quirke made an opening statement and with Norm Phillpot answered questions.

Stuart A. Thiesson made an opening statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 21 NOVEMBRE 1985
(50)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Winnipeg, ce jour à 9 heures, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Gordon Taylor.

Substituts présents: Bill Blaikie, Bill Gottselig.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: *De l'Association canadienne des employés du transport aérien:* Tom Saunders, président. *De la Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited:* Andrew Elliott, gérant, Planification de la distribution. *De la province du Manitoba:* John S. Plohm, ministre, Voirie et Transports. *Du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest:* John Quirke, sous-ministre, ministère des Services gouvernementaux; Norm Phillpot, chef, Approvisionnement et Services, ministère des Services gouvernementaux. *Du Syndicat national des cultivateurs:* Stuart A. Thiesson, secrétaire exécutif. *De Wardair International Ltée:* Maxwell W. Ward, président et chef de la direction. *De l'ICG Liquid Gas Ltd:* Bruce W. Wilton, directeur, Distribution du NGL; Brian G. Tingley, gérant, Distribution du NGL. *De l'Association des voyageurs de commerce du Canada:* Terry Ruffell, directeur général. *Des Travailleurs unis des transports:* Richard Greenaway, président local, représentant le *General Committee of Adjustment CN West*. *De la Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH):* Allan Simpson, anciennement président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24)*.

Tom Saunders lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Andrew Elliott fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

L'hon. John S. Plohm fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 10 heures, le Comité interrompt les travaux.

A 11 heures, le Comité reprend les travaux.

John Quirke fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Norm Phillpot répondent aux questions.

Stuart A. Thiesson fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Maxwell Ward made an opening statement and answered questions.

Bruce W. Wilton made an opening statement and with Brian G. Tingley answered questions.

Terry Ruffell made an opening statement and answered questions.

Richard Greenaway read an opening statement and answered questions.

Allan Simpson made an opening statement and answered questions.

At 2:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Maxwell Ward fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Bruce W. Wilton fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Brian G. Tingley répondent aux questions.

Terry Ruffell fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Richard Greenaway lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Allan Simpson fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 14 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, November 21, 1985

• 0900

The Chairman: On the fourth day of these intensive hearings I would like to welcome the first of several witnesses, the Canadian Air Line Employees' Association and Tom Saunders who is appearing on their behalf.

Mr. Saunders, I do not know if you were in the room yesterday, but we have your brief and would certainly like sort of an overview.

Mr. Tom Saunders (President, Canadian Air Line Employees' Association): Thank you, Mr. Chairman.

Our organization is an organization very much in transition these days. We have successfully conducted discussions and a merger agreement with the UAW. That organization itself is also in transition. It is changing from an international union to a Canadian union. In a very short period of time we will become part of the UAW. It will happen as soon as our bargaining certificates are transferred by the appropriate department of the federal government. That is why you will see in our statement 'the National Amalgamated Local Union of Airline Workers' which will be our organization under the UAW. On the first page, and elsewhere in the statement, you will also see references to CALEA, the Canadian Air Line Employees' Association.

Mr. Chairman, we did not prepare an extensive brief for the committee. What I have given you is a statement which I would like to read. It is only four pages long. We mention our brief to the Canadian Transport Commission of 1984, and we would like to provide the committee with that under a separate cover.

The Chairman: You can read it, but I am going to warn you that it is time taken from that allotted for questions. As I say, we have it, the staff has it, members will read it, but if you want to take the time to read it, that time will come off the period for questions.

Mr. Saunders: I understand that, Mr. Chairman.

The National Amalgamated Local Union of Airline Workers, or UAW, represents approximately 4,500 workers in the airline industry in Canada employed as passenger agents, ramp, flight and kitchen workers, mechanics and flight attendants. We are spread from coast to coast as far north as Inuvik in the Northwest Territories and then from Victoria to Gander, Newfoundland. The people in St. John's, Newfoundland will probably take exception to that because we do represent people there. It is because of their concern, our experience in the new deregulation environment and CALEA's interest, not only in the development of air transport policy but also in the broader implication of the economic policy of free trade, that we are here today.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 21 novembre 1985

Le président: Pour commencer ce quatrième jour d'audiences intensives, je souhaite la bienvenue au premier de nos témoins, M. Tom Saunders qui représente l'Association canadienne des employés du transport aérien.

Monsieur Saunders, je ne sais pas si vous étiez ici hier, mais nous avons reçu votre mémoire, et nous aimerions en avoir un bref aperçu.

M. Tom Saunders (président, Association canadienne des employés du transport aérien): Merci, monsieur le président.

Notre association connaît actuellement une phase de transition. Nous avons conclu avec succès nos négociations de fusion avec le Syndicat des travailleurs unis de l'automobile, qui est lui-même en transition, puisque de syndicat international, il est en train de devenir syndicat canadien. Nous ferons très bientôt partie du Syndicat des travailleurs unis de l'automobile. Nous n'attendons plus que le transfert de nos certificats de négociation collective par le gouvernement fédéral. C'est pourquoi nous parlons dans notre déclaration de la *National Amalgamated Union of Airline Workers*, qui sera notre nouveau nom au sein du STUA. À la première page, et ailleurs dans le texte, nous mentionnons également l'ACDEA, l'Association canadienne des employés du transport aérien.

Monsieur le président, nous n'avons pas préparé un très long mémoire à l'intention du Comité. Ce que je vous ai remis est une déclaration que je voudrais vous lire. Elle n'a que quatre pages. Nous mentionnons le mémoire que nous avons présenté à la CCT en 1984, et que nous aimerions déposer également auprès du Comité.

Le président: Vous pouvez lire votre déclaration si vous le voulez, mais je vous préviens que cela nous laissera moins de temps pour les questions. Comme je vous l'ai dit, nous avons le texte, notre personnel l'a également, et les députés le liront; mais si vous voulez prendre le temps de le lire, nous aurons d'autant moins de temps pour les questions.

M. Saunders: J'en suis conscient, monsieur le président.

La *National Amalgamated Local Union of Airline Workers*, ou UAW, représente environ 4,500 employés du transport aérien au Canada, qui sont agents au sol, travailleurs sur les pistes, sur les vols ou dans les cuisines, mécaniciens ou agents de bord. Nous sommes disséminés dans tout le pays, jusqu'à Inuvik dans les Territoires du Nord-Ouest, et de Victoria à Gander, Terre-Neuve. Cela ne fera sans doute pas plaisir aux gens de Saint-Jean de Terre-Neuve, parce que nous représentons effectivement des gens là-bas. C'est en raison de leurs préoccupations, de notre expérience dans le secteur nouvellement déréglementé et en raison de l'intérêt que porte l'ACTEA, non seulement à l'élaboration de la politique des transports aériens, mais également à la portée plus vaste de la politique du libre-échange, que nous sommes venus ici aujourd'hui.

[Text]

• 0905

While we welcome the opportunity to be here today, we have become convinced that these hearings are merely intended to create the illusion of consultation. We, along with other unions in the air transport industry, have met on numerous occasions over the past two years with officials in the Department of Transport, and we have on those occasions, as well as in the formal hearing of the Canadian Transport Commission, presented our views and the facts we have gathered on the impact of U.S.-style deregulation.

We have presented figures on total job loss, on the rise of low-paid part-time jobs, on the deteriorating standard of living of airline workers, on the growing regional disparity of air transport service, and no one has satisfactorily refuted these statements. The government has failed to state where new decent jobs will be created in Canada as a result of deregulation, or how people in small communities can be the beneficiaries of deregulation when experience tells us otherwise.

Proponents claim that deregulation will bring more competition, when the facts in both the U.S. and Canada show the opposite. In 1984, five major U.S. carriers accounted for 93.9% of industry profits. In Canada, CP Air has purchased EPA and is in the process of taking over Nordair. It has other working arrangements with Air B.C. and Torontair. PWA has purchased Time Air, and now Air Canada and PWA have acquired a large interest in Air Ontario. Only last week CP Air gave up all the routes held by Air Maritime to a small outfit in exchange for Air Atlantic hooking into CP Air's reservations system. Without implementing the *Freedom to Move* policy, the partial deregulation of the industry is resulting in increased concentration of profits for the carriers and a rapid deterioration in labour relations. Strikes have characterized the industry over the past year as workers resist corporate demands to create a low-paid part-time work force.

While the Canadian government is taking us down the path of deregulation, the European Civil Aviation Conference, or ECAC, composed of all 12 member states in the EEC, has developed a much wiser position. The ECAC policy statement on Intra-European Air Transport of June 21, 1985, recognized:

the importance of the objective expressed in article 44 (e) of the Chicago Convention of preventing economic waste caused by unreasonable competition. It believes that total deregulation of the airline industry is economically unacceptable and inappropriate.

Deregulation, we believe, is part of the broader Conservative government policy on free trade which we oppose. In our March 28, 1984, submission to the Canadian Transport Commission on Domestic Air Pricing, we raised these dangers:

[Translation]

Si nous sommes heureux de pouvoir comparaître aujourd'hui, nous n'en sommes pas moins convaincus que ces audiences n'ont pour seul but que de donner l'illusion de la consultation. Nous avons souvent eu l'occasion au cours des deux dernières années, ainsi que d'autres syndicats des transports aériens, de rencontrer des représentants du ministère des Transports, et nous en avons profité, ainsi que lors d'audiences officielles de la Commission canadienne des Transports, pour exprimer notre point de vue et présenter les renseignements que nous avons obtenus quant aux conséquences d'une déréglementation du type américain.

Nous avons donné des chiffres sur le nombre d'emplois perdus, l'augmentation du nombre de postes à temps partiel faiblement rémunérés, la dégradation du niveau de vie des employés du transport aérien, l'intensification des disparités régionales dans les services aériens, et personne n'a pu y opposer d'arguments convaincants. Le gouvernement n'a pas su nous dire où cette déréglementation créerait des emplois décents, ni comment les habitants des petites localités pourraient bénéficier des avantages de la déréglementation, alors que l'expérience prouve le contraire.

Les tenants de la déréglementation prétendent qu'elle augmentera la concurrence, alors que les faits démontrent le contraire, tant aux États-Unis qu'au Canada. En 1984, les 5 principaux transporteurs américains ont accaparé 93.9 p. 100 des bénéfices réalisés dans le secteur. Au Canada, CPR a racheté EPA et s'apprête à acheter Nordair. Elle a également des ententes spéciales avec Air B.C. et Torontair. PWA a acheté Time Air, et Air Canada et PWA ont tous deux pris une participation importante dans Air Ontario. La semaine dernière, CPR a cédé toutes les lignes d'Air Maritime à une petite société, en échange d'un accord qui relie Air Atlantique au système de réservations de CP. Sans que soit appliquée la politique proposée dans *Aller sans entraves*, la déréglementation partielle du secteur aérien a entraîné une concentration accrue des bénéfices des transporteurs et une dégradation rapide des relations de travail. Le secteur a connu de nombreuses grèves l'an dernier, alors que les travailleurs se sont opposés à la volonté de la compagnie de créer une main-d'oeuvre à temps partiel faiblement rémunérée.

Tandis que le gouvernement canadien nous mène sur la voie de la déréglementation, la Conférence européenne sur l'aviation civile, qui réunit les douze États membres de la CEE, a adopté une position beaucoup plus sage. La déclaration de la CEAC sur le transport aérien intra-européen, faite le 21 juin 1985, reconnaissait:

l'importance de l'intention exprimée au paragraphe 44(e) de la Convention de Chicago de prévenir le gaspillage économique dû à une concurrence déraisonnable. Il est estimé que la déréglementation totale des transports aériens est économiquement inacceptable et inappropriée.

Nous pensons que la déréglementation s'inscrit dans la politique plus vaste du gouvernement conservateur sur le libre-échange, auquel nous sommes opposés. Dans notre exposé du 28 mars 1984 devant la Commission canadienne des Trans-

[Texte]

For those who propose lifting entry-exit regulations even to the extent of opening the gates to allow far greater access for U.S. carriers, we believe that not only would small communities suffer, but we stand to lose a Canadian-owned industry. The combined power of American airlines

I do not mean American airlines, the carrier, but all the U.S. carriers:

would swiftly see a rapid flow of Canadian dollars into the pockets of U.S. carriers. We cannot win the competition game with the U.S. carriers; we cannot afford to play it.

We know that under deregulation north-south ties will be strengthened to the detriment of east-west economic ties. The policy makers of 100 years ago understood that for Canada to exist as a nation, it must be independent economically. It must have a transportation network which, ironically, in the words of the *Freedom to Move* document, is the physical bond that holds together the diverse regions of this country. We question the wisdom of setting a course of action which leads to greater economic dependency and threatens, therefore, political independence.

Deregulation and all that it implies runs counter to the long-standing commitment of this country's labour movement to social and economic equality.

• 0910

Headlines disguise the real impact of deregulation by heralding so-called benefits for consumers and burying or ignoring the disastrous consequences such policies have had in the United States. In effect, deregulation is far from the non-government intervention policy business proponents argue. It is a government policy which intervenes on behalf of the corporations to provide them with an unwritten licence to operate as they see fit.

The issue facing Canadians is not just a question of creating jobs, but one of maintaining and creating good jobs, socially useful work with a decent standard of living. To accept the argument that Canadians must dramatically lower our living standards in order to compete internationally is to accept that workers, for example, in the airline industry should be receiving the \$1.45 per hour paid by American Airlines to data entry clerks in Barbados. Here in Canada, City Express pays about \$5 per hour without benefits, a poverty-line wage. The competition argument, if accepted, leads to an ever-downward spiral in living standards and working conditions for the majority of the population.

Our brief comments reconfirm the position we outlined several years ago. We fully support the detailed position paper

[Traduction]

ports sur les prix aériens intérieurs, nous avons mentionné les dangers suivants:

A ceux qui proposent d'éliminer les règlements d'entrée-sortie jusqu'à permettre une plus grande facilité d'accès aux transporteurs américains, nous disons que les petites localités ne seront pas les seules à en subir les conséquences, mais que nous risquons de perdre le contrôle d'une industrie canadienne. Le pouvoir combiné des lignes aériennes américaines

Je veux dire par là bien sûr l'ensemble des transporteurs américains:

entraînerait une fuite rapide des dollars canadiens vers les coffres des transporteurs américains. Au jeu de la concurrence avec les transporteurs américains, nous ne pouvons pas sortir gagnants; nous ne pouvons pas nous permettre d'entrer dans le jeu.

Nous savons que la déréglementation renforcera les liens nord-sud au détriment des liens économiques est-ouest. Les décideurs d'il y a 100 ans ont compris que, pour être une nation, le Canada devait atteindre l'indépendance économique. Il devait se doter d'un réseau de transport qui, pour reprendre les mots d'*Aller sans entraves*, soit le lien physique qui retient ensemble les diverses régions du pays. Nous pensons qu'il n'est pas très sage de nous mener sur la voie d'une plus grande dépendance économique et de mettre de ce fait en danger notre indépendance politique.

La déréglementation, et tout ce qu'elle suppose, est contraire à la lutte de longue date du mouvement syndical canadien pour l'égalité sociale et économique.

Les manchettes cachent la réalité de la déréglementation en proclamant les soi-disant avantages qu'elle entraînerait pour les consommateurs, et en oubliant de mentionner les conséquences désastreuses qu'elle a eues aux États-Unis. En effet, la déréglementation est loin d'être cette politique de non-intervention gouvernementale que prétendent ses défenseurs dans le monde des affaires. C'est une politique d'intervention gouvernementale qui favorise l'entreprise en lui donnant l'autorisation tacite de faire ce que bon lui semble.

Pour les Canadiens, il ne s'agit pas seulement d'une question de création d'emplois, mais du maintien et de la création de bons emplois, d'emplois socialement utiles, et qui permettent un niveau de vie décent. Accepter l'argument que les Canadiens doivent réduire de façon marquée leur niveau de vie si nous voulons soutenir la concurrence internationale, revient à accepter pour les travailleurs des transports aériens le salaire horaire de 1.45\$ que verse *American Airlines* aux commis chargés de l'entrée des données à la Barbade. Ici, au Canada, *City Express* paie à ses employés un salaire équivalent au seuil de pauvreté, soit 5\$ de l'heure, sans avantages sociaux. L'argument de la concurrence, si nous l'acceptons, nous entraînera dans une spirale de dégradation des conditions de vie et de travail pour la majorité des travailleurs.

Ces brefs commentaires confirment la position que nous avons exprimée il y a plusieurs années. Nous appuyons sans

[Text]

which is to be submitted to you by the Canadian Labour Congress, I believe on November 28.

Once again, we urge you to reconsider the path the government has embarked on. It is not too late to change direction, to abandon American-style deregulation in favour of a policy constructed in Canada to meet the needs of Canada's social and economic structure. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Saunders.

I am going to throw it open to questions, but with one comment. This is the fourth day of hearings in this particular part. You mentioned the 'illusion' of consultation. Well, you are here; other people have been here; there are many diverse points of view which do not agree with the thrust of *Freedom to Move*, and that is why we are here. I can tell you as the chairman of this committee that there is no illusion to this process because we are going to produce a report that is going to be a committee report and that is going to reflect the opinions we have heard. Yours is one opinion along with many others, and that is going to be reflected in our report. I can tell you that we are not going through this crazy exercise for an illusory situation.

Mr. Ouellet, and then Mr. Angus.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask our witness to be possibly a little more precise. On page 1 of his document it is said that over the past two years with officials of the Department of Transport you have had numerous occasions to present your point of view. Then you say:

We have presented figures on total job loss, on the rise of low-paid part-time jobs, on the deteriorating standard of living of airline workers . . .

It is obviously one very important aspect that we would like as a committee to study in more detail. Is it possible for you to supply us with these data? If they have already been given to the Department of Transport, then I think it would be very helpful for us to have the same data.

Mr. Saunders: We provided the statistics, which were from the Civil Aeronautics Board reports in the U.S., to the CTC. It was an appendix to the brief we presented in 1984 to the Canadian Transport Commission. The numbers, as I recall, were somewhere in the neighbourhood of 40,000 jobs lost.

Mr. Ouellet: In the U.S.?

Mr. Saunders: In the U.S., yes.

Mr. Ouellet: Therefore the statistics you have presented are presented for the experience so far in the U.S. and you argue that a similar pattern will follow in Canada with a similar type of job loss in Canada?

Mr. Saunders: In Canada we have not seen the full experience they have had in the United States with deregulation. But so far in Canada what we have seen is a move, a determined move by the airlines to increase the number of part-time jobs. So what I am saying too here is that there has been a signifi-

[Translation]

réserve le document détaillé que doit vous présenter le Congrès du travail canadien, le 28 novembre je crois.

Encore une fois, nous vous recommandons vivement de réfléchir à la voie qu'a choisie le gouvernement. Il n'est pas trop tard pour changer de direction, pour abandonner la déréglementation à l'américaine en faveur d'une politique à la mesure des besoins sociaux et économiques du Canada. Merci.

Le président: Merci, monsieur Saunders.

Nous allons maintenant passer aux questions, mais je tiens d'abord à faire une observation. C'est notre quatrième journée d'audiences dans cette région du pays. Vous avez parlé de «l'illusion de la consultation». Pourtant, vous êtes ici, et d'autres vous ont précédé. Bien des gens ont manifesté leur désaccord sur le principe d'*Aller sans entraves*, et c'est pour les entendre que nous sommes venus. Je peux vous dire, en tant que président du Comité, que ce processus n'a rien d'illusoire, car nous avons l'intention de rédiger un rapport, où seront reflétés les avis que nous avons entendus. Votre opinion en est une parmi bien d'autres, et cela paraîtra dans le rapport. Je peux vous assurer que nous ne faisons pas ce travail de fous simplement pour créer une illusion.

Monsieur Ouellet, puis M. Angus.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Je voudrais demander quelques précisions au témoin. À la page 1 du document, vous dites que vous avez eu de nombreuses occasions de rencontrer les représentants du ministère des Transports au cours des deux dernières années. Vous dites ensuite:

Nous avons présenté des chiffres sur le nombre total d'emplois perdus, l'augmentation des emplois à temps partiel faiblement rémunérés, la dégradation du niveau de vie des employés du secteur aérien . . .

C'est évidemment un aspect très important de la question que notre Comité aimerait étudier plus en détail. Pourriez-vous nous fournir ces données? Si vous les avez déjà fournies au ministère des Transports, je pense qu'il nous serait très utile de les avoir également.

M. Saunders: Nous avons fourni ces statistiques, tirées des rapports du *Civil Aeronautics Board* aux États-Unis, à la CCT. Les statistiques constituaient l'annexe du mémoire que nous avons présenté à la Commission canadienne des transports en 1984. Si je me souviens bien, nous y parlions de la perte de quelque 40,000 emplois.

M. Ouellet: Aux États-Unis?

M. Saunders: Oui, aux États-Unis.

M. Ouellet: Par conséquent, ces statistiques portent sur l'expérience américaine jusqu'ici, et vous dites qu'il se passera essentiellement la même chose au Canada, avec une perte d'emplois du même ordre?

M. Saunders: Au Canada, nous n'avons pas encore l'expérience de la déréglementation qu'ont les États-Unis. Au Canada, les lignes aériennes ont déployé des efforts considérables pour augmenter le nombre d'emplois à temps partiel. Il y a donc eu une réduction importante du nombre d'emplois à

[Texte]

cant reduction in full-time jobs. There has been a move toward part-time. As a matter of fact, our union had a strike with Air Canada over that very issue this past summer, 28 days. We are also engaged in a strike right now with Pacific Western Airlines, basically over the same thing, the company's demand to increase the number of part-time temporary positions.

• 0915

Mr. Ouellet: Thank you. In a different area, Mr. Chairman, I would like to ask our witness to comment on the position of Air Canada in the market. Some are arguing that Air Canada should be privatized. As you realized, Air Canada and Pacific Western have just offered to purchase a major interest in Air Ontario. There is this other trend of the possibilities of greater extension of government ownership in the air industry. Where does your union fit it in this regard? Are you for or against more government intervention or less government intervention in terms of ownership?

Mr. Saunders: I believe at the present time that Air Canada is owned by the federal government. We believe that ought to continue. We do not believe that Air Canada ought to be privatized and we do not believe that Air Canada ought to be shackled by legislation from competing in the marketplace. They should be free to compete as well as the other airlines.

Mr. Ouellet: What about . . .

Mr. Saunders: And I further believe that the federal government or the government ought to own an airline because they become then an instrument for government policy and I think that the governments ought to own such a vital industry in our country.

Mr. Ouellet: Do you have any view about provincial ownership?

Mr. Saunders: No, not really. Our union was not opposed to the Alberta government owning PWA.

Mr. Ouellet: There is a lot of discussion about the possibilities of offering shares of Air Canada to their employees. Would you support this initiative?

Mr. Saunders: No, we would not.

Mr. Ouellet: Why?

Mr. Saunders: Because we believe that this would be an attempt by the employer then to supplant collective bargaining. We do not believe that the offering of shares or the paying of dividends to employees or profit-sharing, as the case may be, is going to result in improvement for our members or any other group of workers in the industry.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Saunders, on page 2 of your brief you make reference to the European Civil

[Traduction]

plein temps. La tendance va vers les emplois à temps partiels. Notre syndicat a fait la grève contre Air Canada sur cette question l'été dernier. La grève a duré 28 jours. Et nous faisons la grève pour essentiellement les mêmes raisons contre Pacific Western à l'heure actuelle. Cette ligne aérienne veut en effet aussi augmenter le nombre d'emplois temporaires à temps partiel.

M. Ouellet: Merci. J'aimerais maintenant aborder un sujet différent, monsieur le président. Je veux demander à notre témoin de nous donner son avis sur la position d'Air Canada sur le marché. Certains prétendent qu'il faut privatiser Air Canada. Vous n'êtes pas sans savoir qu'Air Canada et Pacific Western viennent tout juste d'offrir de se porter acquéreurs d'un intérêt majoritaire dans Air Ontario. Il y a aussi une tendance vers une plus grande participation du gouvernement dans l'industrie aérienne. Quelle est l'avis de votre syndicat à cet égard? Êtes-vous pour ou contre une plus grande intervention du gouvernement pour ce qui est de la propriété?

M. Saunders: À l'heure actuelle, c'est le gouvernement fédéral qui est propriétaire d'Air Canada. Nous sommes en faveur du maintien du statu quo. Nous ne sommes pas en faveur de la privatisation d'Air Canada et nous ne croyons pas qu'Air Canada devrait être empêché juridiquement de livrer concurrence sur le marché. Cette ligne aérienne devrait être aussi libre que les autres en ce sens.

M. Ouellet: Mais qu'en est-il . . .

M. Saunders: En outre, j'estime qu'il est essentiel que le gouvernement soit propriétaire d'une industrie aussi vitale qu'une ligne aérienne qui est après tout un instrument de politique.

M. Ouellet: Et quel est votre avis sur le fait que les provinces soient propriétaires de lignes aériennes?

M. Saunders: Je n'ai pas d'opinion à cet égard. Notre syndicat ne s'est pas opposé au fait que le gouvernement de l'Alberta soit propriétaire de la PWA.

M. Ouellet: On a beaucoup débattu de l'opportunité d'offrir des actions d'Air Canada aux employés de cette ligne aérienne. Êtes-vous en faveur de cette initiative?

M. Saunders: Non, nous sommes contre.

M. Ouellet: Pourquoi?

M. Saunders: Nous y voyons une tentative de l'employeur de contourner les négociations collectives. Nous ne croyons pas que le fait d'offrir des actions, de payer des dividendes aux employés ou de leur offrir un programme de partage des profits améliorera le sort de nos membres ou des autres travailleurs de l'industrie.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Saunders, vous parlez, à la page 2 de votre mémoire, de la Confé-

[Text]

Aviation Conference of the EEC. This is the first time this kind of information has, to my knowledge—and I say that having missed a week of the hearings in Ottawa—been put before us. Do you have a wider background paper that relates to that which you could perhaps supply us with?

Mr. Saunders: Yes, I have a copy of the full statement they put out on deregulation, which I could supply you with.

Mr. Angus: We would appreciate that very much. If you could forward it to the clerk, it would be most helpful.

Second, you make reference to the lifting of entry-exit regulations and raise the fear of greater access by American carriers. There is also the fear that the American carriers would begin to buy out existing Canadian airlines in a north-south integration. Do you feel that Investment Canada, for example, is sufficient to protect Canadian airline industries from such a buy-out?

• 0920

Mr. Saunders: Mr. Chairman and Mr. Angus, I have always had a fear of deregulation, when it was first announced by the previous government, that our airline industry could very well become dominated by American interests if we did not watch it very closely. I see nothing in the document *Freedom to Move* that would dispell those fears, although I did ask the current Minister of Transport about it at the CLC's deregulation conference last November. I expressed my fear to him then, and he assured me that we would be having a Canadian policy for Canadians. The *Freedom to Move* document does not give me any comfort that it is a Canadian policy for Canadians. My fear still remains because FIRA is dismantled. I do not believe Investment Canada has the kind of regulations which would prevent a takeover by American interests.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Saunders.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Taylor, a short question. Then we have two governments coming up to hear from.

Mr. Taylor: I would like to follow up on one or two of the questions that were asked. You referred to the partial deregulation of the former government. Did it enlarge the U.S. control of airlines in Canada?

Mr. Saunders: Are you asking whether the previous government's attempt at deregulation enlarged the control of airlines in Canada?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Saunders: I do not think it did. I do not know; not yet. The previous government merely started something, and even

[Translation]

rence européenne sur l'aviation civile. Que je sache, c'est la première fois qu'on nous donne ce genre de renseignements. Mais je dois dire que j'ai raté une semaine d'audiences à Ottawa. Avez-vous d'autres documents d'informations à nous remettre sur cette activité?

M. Saunders: Oui, j'ai ici un exemplaire de la déclaration que cet organisme a fait sur la dérèglementation. Je puis vous le remettre.

M. Angus: Nous vous en saurions gré. Ce document nous sera très utile. Veuillez le remettre au greffier, je vous prie.

Vous avez ensuite parlé de la suppression des règlements sur les décollages et atterrissages et traité de vos préoccupations pour ce qui est d'augmenter l'accès pour les transporteurs américains. On se préoccupe également de la possibilité que les transporteurs américains commencent à acheter les lignes aériennes existant au Canada afin d'intégrer les services sur une base Nord-Sud. Croyez-vous que Investissement Canada suffisse pour protéger l'industrie du transport aérien au Canada contre ce genre d'absorption?

M. Saunders: Monsieur le président et monsieur Angus, j'ai toujours craint la dérèglementation lorsque le gouvernement précédent l'a annoncée initialement, car, selon moi, l'industrie canadienne des transports aériens pourrait bel et bien être dominée par les intérêts américains si nous ne procédons pas avec énormément de prudence. Rien dans «Aller sans entraves» n'atténue mes craintes à cet égard, bien que j'ai posé cette question à l'actuel ministre des Transports lors de la Conférence sur la dérèglementation tenue en novembre dernier sous l'égide du Congrès du travail du Canada. Je lui ai fait part de mes préoccupations à l'époque et il m'a assuré que la politique élaborée refléterait les intérêts de tous les Canadiens. Cependant, le contenu du document de travail ne confirme en rien ces propos. Je suis inquiet parce que l'Agence d'examen des investissements étrangers a été démantelée, et je ne crois pas qu'Investissement Canada soit doté des règlements lui permettant d'empêcher des rachats par des Américains.

M. Angus: Merci, monsieur le président et monsieur Saunders.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Taylor, une question très brève, après quoi nous devons entendre les représentants de deux gouvernements.

M. Taylor: Mes questions se rattachent à quelques-unes qui ont été déjà posées. Vous avez parlé de la dérèglementation partielle amorcée par le gouvernement précédent. Celle-ci a-t-elle permis à des intérêts américains de s'emparer d'une plus large part du secteur des transports aériens au Canada?

M. Saunders: Vous me demandez si la dérèglementation amorcée par le gouvernement précédent a permis à des intérêts étrangers de s'emparer d'une plus large part des sociétés aériennes canadiennes?

M. Taylor: Oui.

M. Saunders: Je ne suis pas certain, mais je crois que non. Le gouvernement précédent n'a fait qu'enclancher un proces-

[Texte]

the current government at the time criticized it for not going far enough. The current government has gone just a little farther. My fears were expressed to the previous government, too, about American domination of this vital industry.

Mr. Taylor: Yes, I understand you expressed your fears, but have you any examples of where your fears were materialized?

Mr. Saunders: The only evidence that we have seen so far is the announcement by the previous government of deregulation or possible deregulation of the airline industry. There was the heightened interest of American carriers, particularly People's Express who appeared before the Canadian Transport Commission as a witness, I believe, for one of the groups to try to influence Canadian policy.

Mr. Taylor: But you have no evidence that there was an attempt by the U.S. to get into the airlines business in Canada?

Mr. Saunders: No, but the attempt by an American carrier to influence Canadian government policy on aviation certainly is, in my view, evidence of an attempt by an American carrier to become involved in Canada.

Mr. Taylor: But you have no evidence of anything actually happening?

Mr. Saunders: Mr. Chairman, I do not know what the member is asking for in terms of evidence. I indicated on two or three occasions that the evidence I had is the appearance before the Canadian Transport Commission of People's Express in an attempt to influence this government's policy on air transport. To me, this is evidence.

Mr. Taylor: But could this not take place under any type of system? Having hearings in which people attempt to influence is part of our way of life. It does not say they will invest any money or take any control of our airlines. You are attempting to influence this committee now, and properly so. It is part of the hearings.

Mr. Saunders: I suggest to you there is a very big difference. I happen to be a Canadian and I happen to be interested in Canadian aviation. I happen to be interested in what the policy is that this government adopts with respect to the airline industry, and the impact it has on Canadian workers and small communities in this country. I think my objectives are far different from the objectives of People Express appearing before the CTC to influence policy.

• 0925

Mr. Taylor: Well, that is your view, but you do not have any evidence of its actually happening.

Mr. Saunders: Well, I think we do. We have the paper *Freedom to Move*.

[Traduction]

sus et, à l'époque, le gouvernement actuellement en place était allé jusqu'à critiquer le précédent l'accusant de ne pas aller suffisamment loin. Le gouvernement actuel a fait un peu plus. D'ailleurs, j'ai exprimé mes craintes au gouvernement précédent aussi à l'égard de la domination américaine dans cette industrie d'importance vitale.

M. Taylor: Je sais que vous avez exprimé vos craintes, mais pouvez-vous nous donner des exemples montrant qu'elles se sont matérialisées?

M. Saunders: Jusqu'ici, la seule indication qui nous a été donnée a suivi l'annonce, faite par le gouvernement précédent, d'une déréglementation ou d'une dérèglementation possible du transport aérien. En effet, à la suite de l'annonce, certains transporteurs américains, particulièrement People Express, qui a comparu devant la Commission canadienne des transports, ont tenté d'influencer la politique canadienne et ont manifesté un intérêt accru à l'égard de cette question.

M. Taylor: Mais vous n'avez aucune preuve que des entreprises américaines aient essayé de s'emparer de transporteurs aériens au Canada?

M. Saunders: Non, mais à mon sens, la tentative par un transporteur américain d'influencer la politique du gouvernement canadien en matière de transport aérien reflète manifestement un désir d'intervenir au Canada.

M. Taylor: Mais vous n'avez pas de preuve concrète en ce sens?

M. Saunders: Monsieur le président, je ne sais pas ce que le membre entend par preuve concrète. J'ai indiqué à deux ou trois reprises que People Express avait comparu devant la Commission canadienne des transports afin d'essayer d'influencer le gouvernement dans la formulation de sa politique en matière de transport aérien et, selon moi, c'est une preuve concrète.

M. Taylor: Ne peut-on pas exercer ce genre de pression quel que soit le système? Les audiences au cours de laquelle chacun s'efforce d'influencer les décideurs font partie intégrante de notre vie. Cela ne veut pas dire que People Express va investir au pays ou s'emparer de nos entreprises aériennes. En ce moment même, vous vous efforcez d'influencer le Comité et avec raison. Cela fait partie du processus.

M. Saunders: J'estime qu'il y a une énorme différence car je suis canadien et j'ai à coeur les intérêts des compagnies aériennes canadiennes. Moi je m'intéresse justement aux effets de la politique du gouvernement dans le domaine des transports aériens sur les travailleurs et les petites agglomérations dans notre pays. Mes objectifs sont à l'opposé de ceux de People Express qui ont cherché à influencer la CCT.

M. Taylor: Vous n'avez aucune preuve de ce que vous dites.

M. Saunders: Oui il y a le document *Allez sans entraves*.

[Text]

Mr. Taylor: That certainly is no evidence of American influence. That was by a Canadian government for Canadians.

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Saunders: Once again, you said I am entitled to my opinion. I guess you have an opinion too.

The Chairman: Yes, you are each entitled to your opinions and you have expressed them. Any further questions?

Mr. Saunders, I want to thank you very much for coming. You are right; we are going to have the CLC in Ottawa on November 28, I think, which will emphasize again in the national context some of the concerns you have raised here locally.

Your brief and the other documents will be part of the record. We appreciate your coming. As I said, I just want to leave you with a thought and you can challenge me on it later. This is not an illusionary exercise. I can tell you that. I do not think even the Minister is going to be happy with our report even if we can get members to be happy with the report. So thank you very much for coming.

We are a little ahead of schedule, which I want to be because we have two governments now. I understand the Honourable John Plohman perhaps is not in the room, but we do have the Government of the Northwest Territories here.

Just for the record, I want to read a telegram, just to clarify the situation. As the chairman, I received a telegram yesterday or the day before from the Hon. Tom Butters, Minister of Finance and Government Services for the Government of the Northwest Territories, as follows:

I regret my presence is required at a special meeting of the Executive Council of the Northwest Territories on November 21 and I will not be able to appear before you and your committee. Had I appeared at Winnipeg I would have given strong support to your opening statement on October 25 that your committee should travel early into the territories and do so in the winter season which is our most prevalent conditions.

I look forward to having an opportunity to make a presentation to your committee when your schedule permits a visit to the Territories and the Yukon. In my absence tomorrow John Quirke, my Deputy Minister and Norm Phillpot, his transportation expert, will present the position of the Government of the Northwest Territories.

Mr. Clerk, is there another witness ready? We will have another witness in the afternoon if they are here. We want to move.

An hon. member: Freedom to move.

The Chairman: Well, this is unfortunate.

Mr. Clerk, your job is to make sure the next witness is ready after the first witness is finished, and they may be finished in 10 minutes. These members are getting experienced in questions and we are not going to waste time.

[Translation]

M. Taylor: Ce n'est pas une preuve de l'influence américaine car il s'agit d'un document du gouvernement canadien destiné aux Canadiens.

Une voix: Bravo.

M. Saunders: J'ai mes opinions et vous avez les vôtres.

Le président: Vous avez tous les deux la possibilité d'exprimer votre point de vue. Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Saunders, je voudrais vous remercier d'être venu. Le Congrès canadien du travail doit comparaître à Ottawa le 28 novembre et il ne manquera certainement pas de soulever certains des problèmes que vous avez évoqués.

Votre mémoire ainsi que d'autres documents seront annexés au compte rendu. Je puis vous assurer que nous ne perdons pas notre temps ici. Il se pourrait fort bien que le Ministre ne soit pas satisfait de notre rapport même si les membres du Comité parviennent à se mettre d'accord. Merci d'être venu.

Nous sommes légèrement en avance sur notre horaire, ce qui est fort bien, car deux gouvernements doivent encore comparaître. L'honorable John Plohman n'est pas dans la salle, à ce qu'il paraît, mais nous avons les représentants du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Je voudrais si vous le permettez vous donner lecture d'un télégramme. M. Tom Butters, ministre des Finances et des Services du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest m'a adressé hier ou avant-hier le télégramme suivant:

Ma présence étant requise à une réunion du Conseil exécutif des Territoires du Nord-Ouest le 21 novembre, je me trouve dans l'impossibilité de comparaître devant le Comité. Si j'avais été à Winnipeg, j'aurais certainement applaudi à votre proposition du 25 octobre engageant le Comité à se rendre dans les Territoires au cours de l'hiver qui, chez nous, s'étend sur la majeure partie de l'année.

C'est avec plaisir que je comparaitrai devant le Comité si un jour vous venez dans les Territoires ou au Yukon. En mon absence, c'est M. John Quirke, mon adjoint, ainsi que M. Norm Phillpot, l'expert en matière de transport, qui représenteront le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

D'autres témoins sont-ils prêts à comparaître? Nous devons en principe avoir un autre témoin cet après-midi.

Une voix: Aller sans entraves.

Le président: Voilà qui est regrettable.

Monsieur le greffier, je vous demanderais de veiller à ce que le témoin suivant soit prêt à comparaître sitôt que le premier témoin aura fini, et il se peut qu'il ait terminé en 10 minutes. Les membres du Comité ont maintenant beaucoup d'expérience et nous n'allons donc pas gaspiller de temps.

[Texte]

We have a request, to which I am going to accede with the co-operation of members, to have another witness who is not on the slate. Mr. Blaikie has asked me; I do it with trepidation because on the Atlantic side we have seven people who want to become before us in a brief period. Because we are moving today, we are going to perhaps get Mr. Blaikie's people on.

We have before us the Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited. I gather it is Mr. Elliott who is appearing. I am very glad you are here. You are prepared, and you are a very good Boy Scout to be prepared to get into this intervention. With no further ado, Mr. Elliott.

• 0930

Mr. Andrew Elliott (Manager, Distribution Planning, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited): Thank you very much, Mr. Chairman. It would be my preference not to recite the entire submission this morning. I think it might be worth while highlighting a few aspects of it.

The first one is that the thrust of our comments is directed towards the regulatory reforms concerning rail. That is largely because we are highly dependent on the rail mode to move our product to market in North America.

By way of some general comments, I would just say that our position is very supportive of the general thrust and the particular thrust contained in *Freedom to Move*. That support derives from several places. I might just say a few things about the main source of that support, and that is a changing world trading system.

To ensure that Canadian exporters participate actively and thoroughly in that world trading system, we are going to need all the tools we have available. Transportation can be a key tool in that effort.

The Chairman: I wonder, Mr. Elliott, if you could, for the purposes of the record and members, distinguish yourself from the witness yesterday from Canpotex; your two different areas of interest.

Mr. Elliott: Canpotex is a consortium of all the Saskatchewan producers of potash. Canpotex is responsible for the marketing and distribution of potash in offshore, non-North American markets. PCS Sales and other potash companies in Saskatchewan market directly in Canadian and U.S. markets, but through Canpotex in offshore markets.

The Chairman: It is like the Canadian Wheat Board.

Mr. Elliott: It is a potash board. I am not sure I would make that comparison, Mr. Nowlan. We are the Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited, which is the marketing arm of the Potash Corporation of Saskatchewan.

The other thing I wanted particularly to bring to the committee's attention this morning is the matter of confidential contracts. I heard some comments about that yesterday.

[Traduction]

M. Blaikie m'a demandé s'il y aura moyen de faire comparaître un témoin qui n'avait pas été prévenu initialement. J'hésite d'ailleurs à vous le demander car sept personnes de la région de l'Atlantique ont demandé à comparaître. Mais puisque les choses ont avancé rondement aujourd'hui, peut-être y aura-t-il moyen de donner satisfaction à M. Blaikie.

Je donne maintenant la parole à M. Elliott qui représente la *Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited*. Je sais que M. Elliott s'est préparé à fond en vue de cette comparution.

M. Andrew Elliott (directeur, Planification de la distribution, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited): Merci beaucoup, monsieur le président. Je préférerais ne pas avoir à réciter l'intégralité de mon mémoire ce matin car je pense qu'il serait plus utile d'en souligner quelques éléments.

En premier lieu, notre propos s'adresse surtout à la réforme de la réglementation ferroviaire, et cela principalement parce que nous dépendons beaucoup du mode ferroviaire pour transporter notre production vers les marchés nord-américains.

D'une manière générale, je dois vous dire que nous sommes fortement en faveur de l'orientation générale et spécifique du document de travail. Si nous sommes ainsi favorables, c'est pour plusieurs raisons et je pourrais vous dire quelques mots de la raison principale, c'est-à-dire l'évolution du système d'échanges commerciaux dans le monde.

Pour que les exportateurs canadiens puissent participer pleinement et activement à ce système, il va nous falloir tous les outils possibles. Les transports sont à cet égard des instruments précieux.

Le président: Monsieur Elliott, pourriez-vous, pour nous et pour le compte rendu, nous dire en quoi vous vous différenciez des témoins que nous avons entendus hier, les gens de la Canpotex et en quoi vos intérêts divergent?

M. Elliott: La Canpotex est un consortium regroupant tous les producteurs de potasse de la Saskatchewan. Elle est chargée de la commercialisation et de la distribution de la potasse à l'étranger, c'est-à-dire sur les marchés qui ne sont pas nord-américains. La PCS Sales et les compagnies produisant de la potasse en Saskatchewan vont directement sur les marchés nord-américains, au Canada et aux États-Unis, mais s'adressent à la Canpotex pour les ventes dans les autres pays.

Le président: C'est un peu comme la Commission canadienne du blé.

M. Elliott: C'est un Office de la commercialisation de la potasse. Je ne sais pas si je ferais précisément cette comparaison, monsieur Nowlan. Nous sommes la *Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited*, c'est-à-dire la composante commercialisation de la *Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited*.

Autre chose que je voulais en particulier souligner pour vous ce matin: la question des contrats confidentiels. J'ai entendu certains commentaires à cet égard hier. Dans notre perspec-

[Text]

Certainly from our perspective confidential contracts are probably the most important and maybe even the most misunderstood part of the regulatory reform package in *Freedom to Move*.

From our perspective, confidential contracts with railway companies represent a big step in moving the transportation business out of a very highly regulated and visible public environment into a more normal and more efficient commercial environment. It is just moving transportation into the same form as any other input we might have in our production process. I certainly think it is a key reform in this whole package.

The other thing I wanted to highlight was the large shipper versus small shipper controversy. There seems to be a lot of thought that large shippers such as ourselves—we ship 2 million tonnes in North America and Canpotex ships 3 or 4 million tonnes offshore—are going to be the big beneficiaries in this whole game and smaller shippers located in certain regions of Canada where they are captive to one railway are going to be the big losers.

I do not really think that is true. I think small companies and small shippers are smart enough to cut their own deals. They may not be with railways, but they could well be with railways. They may be with trucks. They could well decide to become their own competition and go into private trucking. I think I can accept the fact that there will be some shippers and some regions that will not benefit to any great extent from the changes in *Freedom to Move*. But I would strongly suggest that we not let this hold up whatever benefits might accrue to the rest of us.

• 0935

I think I should stop there. With the summit in Geneva in mind, I refer to the proposals in *Freedom to Move* as the strategic transportation initiative, and I am quite prepared to discuss any of the comments in our paper, or some of the comments in *Freedom to Move* as well.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Elliott, for your overview. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I was interested, sir, by your remark about the confidential contracting. I appreciate that you see this possibility as one of the most significant reforms presented in *Freedom to Move*, but as we have been told in our deliberations, by a number of witnesses, this represents... You call this a misunderstanding, but for many, they seem to very well understand that it could play against them; in other words, there could be preferential treatment given to some, to the detriment of others.

I guess in free competition there is no objection for a company to do business with another company and give his or her client a special deal, as long as the cost is justifiable. I think no one objects to a company making special deals with

[Translation]

tive, il est évident que les contrats confidentiels sont probablement les plus importants et également les plus mal connus dans le cadre du document de travail sur la réforme de la réglementation.

Vu sous notre angle, les contrats confidentiels conclus avec les compagnies de chemins de fer sont extrêmement précieux en ce sens que le secteur du transport peu ainsi sortir d'un climat hyperréglementé et extrêmement visible, pour s'aligner sur un environnement commercial plus normal et plus efficace aussi. Il s'agit simplement de faire en sorte que le transport devienne un élément comme les autres de notre chaîne de production. Je suis convaincu qu'il s'agit, dans tout l'ensemble, d'une réforme fondamentale.

J'aimerais également souligner autre chose, et c'est la controverse entre le petit expéditeur et le gros expéditeur. On semble souvent penser que les gros transitaires comme nous—nous expédions deux millions de tonnes en Amérique du Nord et la Canpotex trois ou quatre millions de tonnes—vont être les principaux bénéficiaires de toute cette initiative et que les petits expéditeurs situés dans certaines régions du Canada, expéditeurs captifs d'une seule compagnie de chemins de fer, vont être les grands perdants.

Je ne pense pas vraiment que ce soit le cas. À mon avis, les petites compagnies et les petits expéditeurs sont suffisamment malins pour conclure leur propre marché. Ils ne sont peut-être pas alliés aux chemins de fer, mais ils pourraient le devenir, comme ils pourraient également s'adresser aux entreprises de transport routier. Ils pourraient décider de se faire concurrence à eux-mêmes et de se lancer dans le camionnage privé. Il y a des expéditeurs, il y a des régions qui ne profiteront pas dans une large mesure des changements préconisés dans le document *Aller sans entraves*. Ce n'est cependant pas une considération qui doit empêcher les autres d'en tirer des avantages.

Je suis encore dans l'esprit du sommet de Genève, et je dirais que les propositions contenues dans *Aller sans entraves* forment une initiative de transport stratégique. Je m'arrête là. Je suis maintenant prêt à discuter avec vous de n'importe quelle proposition contenue dans notre mémoire ou dans le document *Aller sans entraves*.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Elliott, de votre résumé. C'est à Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: J'ai noté avec intérêt ce que vous avez dit au sujet des contrats confidentiels. Je sais que vous voyez là une des possibilités les plus intéressantes qu'offre le document *Aller sans entraves*, mais d'autres témoins nous ont dit au cours de nos délibérations qu'une telle mesure... Vous affirmez que c'est un malentendu, mais beaucoup d'entre eux y voient quelque chose qui pourrait jouer contre eux. En d'autres termes, un traitement préférentiel pourrait être accordé à certains et non pas à d'autres.

Dans le monde de la libre concurrence, il n'y a pas d'inconvénient à ce qu'une compagnie qui fait affaire avec une autre compagnie lui fasse des conditions spéciales, pourvu que ce soit justifiable du point de vue des coûts. Donc, il ne s'agit pas

[Texte]

another company. Particular with the railways, I suspect, because of the hidden costs and the subsidies, there is a fear that in order to attract some clients a company could give an unjustifiable rate. I would like to know how you could reconcile this; that if, in fact, a special contract were given to clients it would not be unacceptable if they are justifiable. If they could establish that it is cost efficient, it makes sense to give a good deal to a company, so why this insistence to have confidential contracts?

Mr. Elliott: Let me deal with that. I think you probably heard this same argument when you spoke with Stelco. If a particular firm in a given industry decides that it wants to be the smartest guys on the block in transportation, it goes out and makes a number of interesting deals, interesting arrangements—new, innovative, clever ideas. As things stand right now, if we put those ideas and so on in place in a public tariff, everybody else in the industry could say that they want the same thing. So whoever is sticking his neck out, whoever is making that effort, is really doing the entire industry a favour rather than his own firm a favour.

With a confidential contract you bring your ideas together with the railways, for example, and come to an agreement and bury it. People in the market will see that you are doing something clever, but they will not know exactly what it is, and they are going to have to make the same kind of marketing and distribution effort as you are in order to get that. I think that is the attraction of making it confidential.

• 0940

Mr. Ouellet: Mr. Thompson, one of the advisers to the Minister in the preparation of *Freedom to Move* and the preparation of the legislation, told our committee when he appeared before us, discussing these deals in the U.S., that in fact within a few days all these confidential contracts in the U.S. are known in the street. So what is the advantage of it then?

Mr. Elliott: Some are, sir, and some are not. I can tell you that we have a number of confidential contracts with U.S. carriers, and once in a while people can put two and two together and figure out what they might be, but I can also tell you that there are a number sitting out there that nobody knows anything about. So there is some leakage. There are no secrets in this world—but there are a few.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Could you give us a breakdown on the division of production and sales as between PCS and the other mines in Saskatchewan? Is it 50:50, or what?

Mr. Elliott: The exact numbers escape me. PCS Mining has some 40% of the productive capacity of the potash mines in Saskatchewan.

[Traduction]

d'interdire les conditions spéciales faites par certaines compagnies à d'autres. Dans le domaine des chemins de fer, cependant, à cause des coûts cachés et des subventions, certaines personnes craignent avec raison qu'il y ait des compagnies qui consentent des taux injustifiables simplement pour s'attirer de nouveaux clients. Je vous demanderais comment vous réussissez à concilier les deux choses. Si des conditions spéciales faites à des clients sont justifiables du point de vue des coûts, il est normal de les leur accorder. Dans ce cas, pourquoi avoir des contrats confidentiels?

M. Elliott: Je vais essayer de répondre à votre question. Vous avez probablement entendu le même argument quand vous avez parlé à la Stelco. Si une entreprise dans un secteur quelconque décide de faire preuve d'imagination pour son transport et réussit à conclure un certain nombre d'ententes intéressantes, c'est bien. Dans le contexte actuel, si le tarif est public, tout le monde dans le même secteur veut obtenir les mêmes conditions. Celui qui prend des risques, qui fait preuve d'initiative, ne se fait pas une faveur à lui-même mais à tout le secteur auquel il appartient.

Si le contrat peut rester confidentiel, il s'agit de s'entendre à l'amiable avec les chemins de fer et de ne plus en parler. Les concurrents à ce moment-là savent bien qu'il se passe quelque chose, mais ils n'ont pas tous les détails de l'affaire. Il faut qu'ils fassent les mêmes efforts de commercialisation et de distribution pour arriver à avoir les mêmes conditions. Je pense que c'est un des arguments qui militent en faveur des contrats confidentiels.

M. Ouellet: Monsieur Thompson, l'une des personnes qui a conseillé le ministre au cours de la préparation de *Aller sans entraves* et du projet de loi, a dit à notre Comité lors de sa comparution, en parlant des contrats confidentiels signés aux États-Unis, que ces derniers étaient connus du grand public à peine quelques jours après leur signature. Si c'est le cas, quel est l'avantage de vouloir les garder confidentiels?

M. Elliott: C'est vrai pour certains, monsieur Ouellet, mais pas pour tous. Nous, nous concluons un certain nombre de contrats confidentiels avec les transporteurs américains, et il est évident que, de temps à autre, le public fait la bonne déduction et réussit à deviner le montant du contrat; mais il y en a également des tas d'autres dont personne ne sait rien. Évidemment, il y a des fuites de temps en temps. Il est impossible de tout garder secret dans ce bas monde; mais il est néanmoins possible d'en garder quelques-uns.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Pourriez-vous nous donner la répartition de la production et des ventes entre PCS et les autres mines de la Saskatchewan? Vous les partagez-vous à moitié?

M. Elliott: Je n'ai pas les chiffres exacts. Les mines PCS représentent quelque 40 p. 100 de la capacité de production des mines de potasse de la Saskatchewan.

[Text]

Mr. Benjamin: Would you get about the same amount of volume of sales too?

Mr. Elliott: Our share of Campotex sales is roughly in proportion to our capacity, and our share of Canadian producers who sell in the North American market—and I say 'Canadian' because of New Brunswick now—is in the high twenties.

Mr. Benjamin: That is your share on the U.S. market?

Mr. Elliott: That is correct—the North American market.

Mr. Benjamin: Of the total shipments of potash, what percentage is southbound to the United States and what percentage is bound east-west in Canada for export? Do any of the offshore sales go through the United States?

Mr. Elliott: None.

Mr. Benjamin: So what is the breakdown on the east-west and the ... ?

Mr. Elliott: It is primarily a westbound move. In 1984 Campotex exported something in the area of 4.2 million metric tonnes, virtually all of which went through the Port of Vancouver. There were some shipments to Europe through St. Lawrence ports.

Mr. Benjamin: So the offshore sales are 40% of the total sales, or half, or what?

Mr. Elliott: If my memory serves me correctly, in 1984 total Canadian sales were something in the area of 11.7 million metric tonnes and Campotex sales were 4.2 million. So there were roughly 7 million tonnes or so left for North American sales.

Mr. Benjamin: Over 4 million tonnes went to offshore and 7 million tonnes to the U.S.?

Mr. Elliott: That is correct.

Mr. Benjamin: On page 5 of your brief, when you are talking about the deregulation of rates and the request by the railroads to have some deregulation so they can lower costs, you say:

As an example, rail carriers are now subject to detailed safety regulations. Some thought could be given to replacing existing regulations with performance standards. Under this system, railroads would be free to use whatever kind of equipment or management system they thought would allow them to meet the standards.

You are telling us, then, meeting the railway safety standards, not the regulatory agency safety standards?

Mr. Elliott: No, sir. I would envisage that a regulatory agency, whether it be the CTC or its successor, would establish very strict and manageable performance standards, whether they be accidents per mile or accidents per day or derailments

[Translation]

M. Benjamin: Cela représente-t-il à peu près le même volume de ventes?

M. Elliott: Notre part des ventes de Campotex est à peu près proportionnelle à notre capacité de production, et ces ventes représentent presque 30 p. 100 de toutes les ventes des producteurs canadiens sur le marché nord-américain—je parle de producteurs canadiens, à cause du Nouveau-Brunswick.

M. Benjamin: S'agit-il de votre part sur le marché américain?

M. Elliott: C'est exact, sur le marché nord-américain.

M. Benjamin: Quel pourcentage de la totalité de potasse expédiée est destiné aux États-Unis, et quel pourcentage est destiné à l'exportation et traverse le Canada d'est en ouest? Est-ce que certaines ventes destinées aux marchés de d'outre-mer passent par les États-Unis?

M. Elliott: Non.

M. Benjamin: Dans ce cas, quelle est la répartition entre les ventes de potasse allant d'est en ouest et ... ?

M. Elliott: La potasse est surtout transportée vers l'ouest. En 1984, la Campotex a exporté quelque 4,2 millions de tonnes métriques, qui sont à peu près toutes passées par le port de Vancouver. Mais il y a eu quand même quelques cargaisons destinées à l'Europe qui sont parties des ports du Saint-Laurent.

M. Benjamin: Donc, les ventes sur les marchés d'outre-mer représentent 40 p. 100 ou 50 p. 100 de la totalité de vos ventes?

M. Elliott: Si je ne me trompe, le total des ventes canadiennes pour 1984 se chiffrait à quelque 11,7 millions de tonnes métriques, et la Campotex en a vendu pour 4,2 millions. Il reste donc à vendre quelque 7 millions de tonnes sur les marchés nord-américains.

M. Benjamin: Plus de 4 millions de tonnes étaient destinées aux marchés d'outre-mer et 7 millions de tonnes aux États-Unis?

M. Elliott: C'est exact.

M. Benjamin: À la page 5 de votre mémoire, vous parlez de la demande présentée par les chemins de fer en vue de faire instaurer une déréglementation des tarifs afin qu'ils puissent faire baisser leurs coûts; je vous cite:

Ainsi, les transporteurs par rails sont actuellement assujettis à des règlements de sécurité détaillés. On pourrait songer à remplacer les règlements actuels par des normes de rendement. Cela permettrait aux chemins de fer d'utiliser le genre d'équipement qu'ils voudront et d'avoir recours au système de gestion qui leur permettrait de respecter ces normes.

Si je vous comprends bien, il s'agit des normes de sécurité fixées pour les chemins de fer, et non pas des normes de sécurité fixées par l'organisme de réglementation?

M. Elliott: Non. L'organisme de réglementation—qu'il s'agisse de la CCT ou d'une commission qui lui succéderait—établirait donc des normes de rendement très strictes, mais pas impossibles à respecter, comme le nombre d'accidents par

[Texte]

per so many train-miles or whatever. These standards would be very strictly enforced. I think that is the key to safety. The railroads would be given some freedom to put together whatever sort of technical or managerial systems they think are the best ones to meet those standards. If they do not meet those standards . . . start to find them.

• 0945

Mr. Benjamin: On the issue of caboosless trains, if the railways are of the view that safety and performance standards can be met, just leave it up to the railroads. Maybe the railroads are satisfied but the regulatory agency and the public are not satisfied; you just let them go according to whatever their view is, however they see it.

Mr. Elliott: I guess I do not envisage cabooses as being an integral part of safety. My own view of the caboosless train issue is that it is a management-labour issue, not a safety issue.

Mr. Benjamin: Have you ever worked on the railway? Have you ever done that job?

The Chairman: This is your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Elliott: I have worked for a railway, but I was not operating, sir.

Mr. Benjamin: No. You always get those people who have never been there.

On the issue of confidential contracts, what is to prevent a consortium of a Canadian railway and one or more U.S. carriers working out a deal with one potash company or one potash mine and moving potash south all the way to New Orleans for export?

Mr. Elliott: In my view, there would be nothing to prevent that. I think it is an option that is available today.

Mr. Benjamin: Yes. Because it is confidential, the shippers who are moving goods through Vancouver or the St. Lawrence network are at somewhat of a disadvantage, are they not? What does that do to Canadian ports? What does that do to the Canadian rail movements—or do you just not give a damn?

Mr. Elliott: I guess you have to decide what you want to promote. Do you want to promote rail traffic moving in Canada just because it should move in Canada or do you want to promote grain, potash and coal exports and so on? I think if the option of moving through New Orleans was a viable one, potash would be exported through that port today.

Mr. Benjamin: The point is, if the rate is confidential, and it is worked out down to New Orleans, how do the people who want to move through Vancouver or the St. Lawrence . . . ? If they cannot find out what the rates are, the rates are not public, then even the agreed charges in the department are going to have to be made public . . . the few that remain. They have always had to be made public. Because these are common

[Traduction]

mille, d'accidents par jour, ou de déraillements par train-mille, par exemple. Ces normes seraient appliquées très rigoureusement. D'après moi, la sécurité en dépend. Les sociétés ferroviaires seraient libres de mettre au point les systèmes techniques ou de gestion les plus aptes à permettre le respect de ces normes. Si elles ne le font pas, il faudra chercher les contrevenants.

M. Benjamin: Dans le cas des trains sans wagons de queue, vous dites qu'il faut laisser faire les sociétés ferroviaires si elles jugent qu'elles peuvent respecter les normes de sécurité et de rendement. Les sociétés ferroviaires en sont peut-être convaincues, mais les organismes de réglementation et la population ne le sont pas; vous leur laisseriez les coudées franches.

M. Elliott: Je ne considère pas que les wagons de queue sont un élément essentiel de la sécurité. D'après moi, c'est une question de conflit patronal-syndical et pas une question de sécurité.

M. Benjamin: Avez-vous déjà travaillé dans le secteur ferroviaire? Avez-vous déjà fait le travail?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Elliott: J'ai déjà travaillé pour une société ferroviaire, mais pas comme manoeuvre, monsieur.

M. Benjamin: Non. Ce sont toujours ceux qui n'ont jamais fait le travail qui parlent.

Sur la question de la passation des contrats confidentiels, qu'est-ce qui empêcherait un consortium regroupant une société ferroviaire canadienne et un ou plusieurs transporteurs américains de conclure une entente avec un fabricant de potasse pour le transport jusqu'à la Nouvelle-Orléans de la potasse destinée à l'exportation?

M. Elliott: À mon avis, rien n'y ferait obstacle. C'est une option qui existe aujourd'hui.

M. Benjamin: Oui. Parce qu'il s'agit d'un contrat confidentiel, les expéditeurs qui transportent des marchandises en passant par Vancouver ou par la voie maritime du Saint-Laurent sont désavantagés, n'est-ce pas? Quelles répercussions cela a-t-il pour les ports canadiens? Quelle incidence cela a-t-il sur les expéditions ferroviaires au Canada? Est-ce que cela vous préoccupe le moindrement?

M. Elliott: Il faut savoir ce que nous voulons promouvoir. Voulons-nous promouvoir le transport ferroviaire au Canada uniquement ou voulons-nous promouvoir les exportations de céréales, de potasse et de charbon? Si l'expédition en passant par la Nouvelle-Orléans était une option viable, la potasse serait exportée de cette façon aujourd'hui.

M. Benjamin: Le fait reste que, si le tarif est confidentiel et qu'il est calculé en fonction de l'expédition jusqu'à la Nouvelle-Orléans, comment ceux qui veulent expédier leurs marchandises en passant par Vancouver ou la voie maritime du Saint-Laurent . . . ? S'ils ne peuvent pas découvrir quels sont les tarifs, puisqu'ils sont confidentiels, il faudra alors que les frais acceptés par le ministère soient rendus publics . . .

[Text]

public carriers, the whole matter of confidentiality flies in the face of that. In fact, does it not fly in the face of a fair chance to compete?

Mr. Elliott: I guess if there was a potash shipper who was clearly exporting his product through New Orleans and others who were exporting through Vancouver... The option of going through New Orleans exists for the guy who is going through Vancouver as well.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gottselig: Mr. Chairman, I think there is a lot of meat in this brief. You have covered all the waterfront pretty well. How much potash do we move south out of Saskatchewan by truck?

Mr. Elliott: I would say our own company moves a couple of hundred thousand tonnes a year. We do not arrange for the transportation of that potash ourselves. It is primarily customers who are bringing various agricultural commodities northbound who take potash on their account southbound. They basically buy it F.O.B. the mine and take it down.

Mr. Gottselig: I see. You are not promoting trucking potash south; it is somebody else who is picking up a back-haul.

• 0950

Mr. Elliott: That is correct. There is a substantial movement from one of our competitors by truck to the U.S. border, which connects with a rail line.

Mr. Gottselig: Is that then for U.S. use?

Mr. Elliott: That is for U.S. use; that is correct.

Mr. Gottselig: I see. I was interested in your comments about the large shipper/small shipper. You do not feel the big boys have a definite edge here when it comes to negotiating the rates, do you?

Mr. Elliott: Not in all cases. I think I made the point there that, while we may appear to be big in Canada and maybe even in North America, when we get on the ocean potash is peanuts compared to coal and grain and phosphate rock and all these sorts of things. But that again provides some interesting opportunities to tack onto larger cargoes, to fit in nicely with certain trade patterns, and I think small shippers moving by rail and truck in Canada have that same option as well. I would not underrate the abilities of smaller shippers to put together as interesting a deal as large shippers.

Mr. Gottselig: It is just up to them to sit down and work these things out.

Mr. Elliott: They have sharp pencils too.

Mr. Gottselig: Right. We hear a lot about the confidential contracts. We had some witnesses appear before us in Vancouver

[Translation]

ceux qui restent. Il a toujours fallu les rendre publics. Puisqu'il s'agit ici de transporteurs publics, toute cette question de confidentialité est incompatible avec cela. Cela ne fait-il pas obstacle à l'égalité des chances en matière de concurrence?

M. Elliott: S'il y avait un expéditeur de potasse qui exportait de toute évidence son produit par la Nouvelle-Orléans, alors que d'autres passaient par Vancouver... celui qui exporte son produit en passant par Vancouver peut tout aussi bien l'expédier par la Nouvelle-Orléans.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

M. Gottselig: Monsieur le président, j'estime que ce mémoire est très dense. Le témoin a touché à tous les aspects. Quelle quantité de potasse de la Saskatchewan expédions-nous vers le sud par camion?

M. Elliott: Je dirais que notre société expédie quelques centaines de milliers de tonnes par année. Nous n'assurons pas nous-mêmes le transport de la potasse. Nos clients sont essentiellement des gens qui transportent vers le nord des denrées agricoles et qui rapportent de la potasse vers le sud pour leur propre compte. Ils l'achètent FAB à la mine et la transportent vers le sud.

M. Gottselig: Je vois. Vous ne préconisez pas le transport de la potasse par camion vers le sud; c'est quelqu'un d'autre qui prend une cargaison pour le trajet de retour.

M. Elliott: C'est exact. Un de nos concurrents transporte une quantité considérable de marchandises par camion jusqu'à la frontière américaine puis de là, expédie la cargaison par le train.

M. Gottselig: La marchandise est-elle destinée au marché américain?

M. Elliott: Oui.

M. Gottselig: Je vois. J'aimerais savoir ce que vous pensez de la question des grands expéditeurs par rapport aux petits. Croyez-vous que les grandes entreprises ont un net avantage lorsqu'elles viennent négocier les tarifs?

M. Elliott: Pas dans tous les cas. Je crois avoir dit que notre compagnie peut sembler importante sur le marché canadien ou américain mais elle ne l'est pas en réalité, puisque la potasse n'occupe qu'une place dérisoire par rapport au charbon, aux céréales, aux minerais de phosphates et tous ces autres produits. Cela nous permet de nous faire une place sur les grands vracquiers et de tirer profit de certaines tendances commerciales, et j'estime que les expéditeurs qui transportent leurs marchandises par le train et par camion au Canada ont cette même possibilité. Je ne voudrais pas sous-estimer la capacité des petits expéditeurs de négocier des contrats aussi intéressants que le font les grands expéditeurs.

M. Gottselig: C'est à eux de s'asseoir et de négocier des contrats intéressants.

M. Elliott: Ils ont eux aussi des crayons bien taillés.

M. Gottselig: C'est exact. Nous entendons beaucoup parler de contrats confidentiels. Certains témoins ont comparu à

[Texte]

ver, and one of the traffic managers indicated that if you are a good traffic manager you know what is going on, that the confidential contracts really are not confidential. He stressed that point. Yet you say that some, at least, do remain confidential.

Mr. Elliott: If you are a really good traffic manager, you make sure you keep your own confidential.

Mr. Gottselig: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gray has one question.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Elliott, when you are talking about confidential contracts, if the big shipper is successful in negotiating a confidential contract, and I happen to be a small shipper and I feel my business is being harmed by your confidential contract, do you think I should have the right to have some form of appeal in terms of your confidential contract?

Mr. Elliott: Yes, certainly. I think it is useful to look at American experience in this connection. There is a group of grain shippers in Montana who have exactly that concern; there are some big ones and some small ones. They like the idea of confidential contracts, but they do not like the idea that they may not have the best one. I think they initiated some proceedings with the Interstate Commerce Commission to loosen up the discovery provisions on confidential contracts, and they subsequently began discussions with the American Association of Railways to come to a private deal on what public information should be available on contracts for their particular product. They have now come to that agreement.

So when that is a problem, I think there are ways to resolve it. Again, under the Staggers Act, grain and agricultural commodities have a special place. There may be some value in doing that in Canada, although the WGTA seems to be the special place for grain here.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: As an extension of that question regarding the third-party right of appeal, if it is the third party, not just the aggrieved shipper, the small shipper, does it go so far as to destroy the confidentiality of the contract under question?

Mr. Elliott: Well, it is a tricky situation legally. I would certainly hope the discovery provisions would not be such that they would encourage people to launch an appeal just to find out what is going on. I think it is important that there be some process within a regulatory agency so that, if somebody is legitimately hurt by a confidential contract, that determination can be made within the regulatory agency, where they say: Yes, you have a point; proceed to the next series of steps.

Mr. Benjamin: A quick supplementary.

[Traduction]

Vancouver et un des administrateurs nous a dit que, pour ceux qui ont les qualités requises, les contrats confidentiels ne le sont pas réellement. Il a insisté là-dessus. Mais vous semblez dire que certains de ces contrats demeurent confidentiels.

M. Elliott: Un bon administrateur fait ce qu'il faut pour que le sien demeure confidentiel.

M. Gottselig: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Gray a une question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Monsieur Elliott, si un important expéditeur réussit à négocier un contrat confidentiel et que moi j'estime en tant que petit expéditeur, que votre contrat confidentiel nuit à mes affaires, croyez-vous que je devrais avoir un droit de recours?

M. Elliott: Oui, très certainement. J'estime qu'il est utile d'étudier l'expérience américaine à cet égard. Un groupe d'expéditeurs de céréales du Montana ont exactement ce problème; il y en a des grands et il y en a des petits. Il aiment bien l'idée des contrats confidentiels mais ils acceptent moins bien l'idée de ne pas avoir le meilleur contrat. Il se sont adressés à l'Interstate Commerce Commission pour obtenir l'élargissement des dispositions concernant la divulgation des stipulations des contrats confidentiels et ils ont ensuite amorcé des pourparlers avec l'American Association of Railways pour négocier une entente privée pour déterminer quels renseignements seraient rendus publics dans le cas de leurs propres produits. Ils ont maintenant conclu cet accord.

J'estime donc qu'il existe une façon de résoudre ce problème. En vertu de la Staggers Act, les céréales et les denrées agricoles ont droit à un traitement spécial. Et il serait peut-être utile de faire la même chose au Canada, bien que le grain relève de l'administration de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais poursuivre cette question du droit d'appel des tiers. Si un tiers, qui n'est pas le petit expéditeur plaignant, fait appel, est-ce que cela ne détruit pas le caractère confidentiel du contrat?

M. Elliott: C'est une question juridique assez délicat. J'espère que les dispositions en matière de divulgation n'inciteraient pas certaines personnes à interjeter appel dans le seul but de découvrir la teneur du contrat. J'estime qu'il est important d'instaurer une procédure au niveau de l'organisme de réglementation, qui permettrait à celui-ci d'instruire la plainte d'un expéditeur qui est vraiment lésé, en raison de l'existence d'un contrat confidentiel; l'organisme de réglementation pourrait se pencher sur l'affaire et décider de la suite à donner au dossier.

M. Benjamin: J'aimerais vous poser une brève question supplémentaire.

[Text]

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Railroads do a lot of other things besides running railroads. Let us take the case of Canadian Pacific. They are a major owner, or have a controlling interest, in Cominco. What is to stop them from providing an extra good deal on a confidential-rate basis to Cominco at the expense of mining companies who produce the same product? What is to stop the railroads—either one of them—from giving preferred treatment to one of their own subsidiaries? And on a confidential-rate basis, other people in that business are out in the cold.

• 0955

Mr. Elliott: I think the solution to that problem would be to provide either in legislation or in the associated regulation that all contracts between closely held companies, like CP Rail and Cominco, should be filed in their entirety with the regulatory agency and the regulatory agency should provide a sort of watch-dog role on that sort of thing. I think that is one way to do it.

Mr. Benjamin: Then any rate they had with their own subsidiary could not be confidential. In that event competing railroads could negotiate a lower rate with another mining company, and there goes your confidentiality nonsense right out the window.

Mr. Elliott: I think the openness would be entirely within the regulatory agency. They would have that burden to have a look at the contract and determine whether it was favouritism or not.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there are rebates. They used to be called kickbacks. They were illegal.

The Chairman: The message is clear. He thinks the regulatory agency should be the watch-dog, in a sense.

Mr. Elliott: That is correct.

The Chairman: Thank you very, very much for your contribution. Your brief is part of the record. Thanks for the oral presentation here today.

The Hon. John Plohman, for the Government of Manitoba. Please proceed.

Hon. John S. Plohman (Minister of Highways and Transportation, Province of Manitoba): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Please identify everyone with you.

Mr. Plohman: I will. Don Norquay is our Motor Transport Chairman in the Province of Manitoba, and Dennis Schaeffer is from our Transportation Policies Branch of the Department of Highways and Transportation.

First of all, I would like to extend my welcome to all the members of the committee to Winnipeg and Manitoba. I am sure you have received welcomes already. We have not been enjoying the best of weather here over the last couple of days, but I guess that just underlines the need for an efficient and

[Translation]

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Les sociétés ferroviaires ne font pas qu'exploiter les chemins de fer. Prenons le cas du Canadien Pacifique. Le CP a une participation importante, voire majoritaire, dans Cominco. Qu'est-ce qui l'empêcherait de lui offrir un marché excessivement intéressant par la voie d'un contrat confidentiel au détriment des compagnies minières qui produisent le même produit? Qu'est-ce qui empêcherait les chemins de fer—le CN ou le CP—d'accorder un traitement préférentiel à l'une de leurs filiales? Avec des tarifs établis sur une base confidentielle, les autres entreprises du secteur ne peuvent rien faire.

M. Elliott: Je pense que la solution serait de prévoir soit dans la loi, soit dans les règlements d'application, que tous les contrats entre des compagnies à participation fermée, comme le CP et Cominco, doivent être intégralement soumis à l'organisme de réglementation qui serait chargé d'exercer un contrôle. Je pense que ce serait une solution.

M. Benjamin: Cela veut dire que les tarifs accordés aux filiales ne pourraient être confidentiels. A ce moment-là, les chemins de fer qui se font la concurrence pourraient négocier un tarif inférieur avec une autre compagnie minière, et voilà toute cette histoire de contrats confidentiels qui fiche le camp.

M. Elliott: Je pense que cette information serait connue uniquement et exclusivement à l'intérieur de l'organisme de réglementation. Celui-ci serait chargé d'examiner le contrat et de déterminer s'il y a ou non favoritisme.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a les remises. On les appelait autrement autrefois. Mais c'était illégal.

Le président: Le message est clair. Il pense que l'organisme de réglementation devrait jouer un rôle d'organisme de contrôle.

M. Elliott: C'est exact.

Le président: Merci beaucoup de votre contribution. Votre mémoire sera versé au dossier. Merci pour votre exposé verbal aujourd'hui.

L'honorable John Plohman, représentant le gouvernement du Manitoba. Commencez, je vous prie.

L'honorable John S. Plohman (ministère de la Voirie et des Transports, province de Manitoba): Merci, monsieur le président.

Le président: Pourriez-vous nous présenter tous vos collègues?

M. Plohman: Certainement. Don Norquay, président du transport routier de la province de Manitoba; et Dennis Schaeffer, Direction générale des politiques en matière de transports du ministère de la Voirie et des Transports.

Pour commencer, j'aimerais souhaiter la bienvenue à tous les membres du Comité à Winnipeg et au Manitoba. Je suis sûr que je ne suis pas le premier à le faire. La température n'a pas été ce qu'il y a de mieux ces derniers jours, mais cela fait peut-être ressortir le besoin d'un service de transport efficace

[Texte]

reliable transportation service to meet the unique geographic and climatic extremes in our country. I am sure that subject will come up here this morning.

I want to say at the outset that I will be brief and we will not go through the whole presentation. We have an executive summary at the beginning of the brief which I will read into the record, and the conclusions at the end.

I want to emphasize first that I believe the members of the committee agree with me that you are considering issues that are probably some of the most important issues facing our country at the present time. These are some of the most dramatic changes in transportation policy that have come forward in many many years. It is essential that all of us take a very serious interest in what is happening.

• 1000

I know you are finding as well that the more you delve into this very complex subject, the more questions you find that need to be answered. We certainly have found this over the last number of years as we approached this whole complex area of transportation policy in Canada.

I am sure you will consider our suggestions very seriously, and I thank you for the opportunity of being here today.

I want to start by saying that transportation is vital to our province of Manitoba, as it is to all areas of our country. Our dependency upon both an efficient transportation and an effective transport policy is based on the long distance to markets for Manitoba products and our captive status as a province. We place a high value on the 30,000-plus Manitobans who are employed in transportation and distribution. We are actively pursuing the maintenance and growth of this important employment base in our province through a number of initiatives that are joint with the federal government, the subagreements being the major vehicles for promoting and developing our transportation base in the province.

Transportation accounts for a larger share of our gross domestic product in Manitoba, where it amounts to 8% to 9%, than in Canada as a whole, where it accounts for only 5% to 6%. The transportation sector accounts for about 15% of our provincial economy. It is therefore vital that Manitoba maintain and expand its historic role as a centre for transportation and distribution in our country.

The primary objective of the new transportation environment should be, in our opinion, to improve the social and economic status of Canadians, having due regard for a number of matters, as you have in your mandate as a committee, for safety and for economic development and employment, including transport-related labour.

[Traduction]

et fiable pour faire face aux conditions climatiques extrêmes de notre pays à la géographie unique. Je suis sûr que l'on reviendra sur ce sujet ce matin.

Je voudrais dire tout d'abord que je serai bref et que je ne parcourrai pas tout le mémoire. Il y a un résumé au début que je vous lirai, ainsi que les conclusions de la fin.

Je pense que les membres du Comité conviendront avec moi que les questions qu'ils sont en train d'étudier sont probablement les plus importantes que le pays ait à régler à l'heure actuelle. Ce sont là certains des changements les plus importants dans la politique des transports depuis de nombreuses années. Il est essentiel que nous nous intéressions tous à ce qui se passe.

Je sais que vous aussi avez l'impression que plus on s'enfonce dans ce sujet très complexe, plus on trouve des questions à résoudre. Nous l'avons constaté ces dernières années, pendant que nous abordions cet aspect très délicat de la politique des transports au Canada.

Je ne doute pas que vous prendrez nos suggestions au sérieux et je vous remercie de l'occasion que vous m'avez donnée de comparaître devant vous aujourd'hui.

Je voudrais tout d'abord vous dire à quel point l'industrie du transport peut être vitale pour le Manitoba, tout comme pour les autres régions du pays d'ailleurs. Le fait que nous dépendons à ce point d'une industrie du transport rentable et d'une politique efficace dans ce domaine est directement fonction de la distance qui nous sépare des marchés sur lesquels nous pouvons écouler nos produits, ainsi que de notre situation de province captive. Les 30,000 Manitobains ou plus qui travaillent dans l'industrie du transport et de la distribution sont très importants à nos yeux. Nous déployons tous les efforts nécessaires afin de maintenir, voire d'augmenter cet important réservoir d'emplois pour notre province, par le biais de projets entrepris de concert avec le gouvernement fédéral. À cet égard, les ententes auxiliaires sont les principaux véhicules de promotion et de développement de notre industrie provinciale du transport.

Au Manitoba, l'industrie du transport représente une importante partie de notre produit intérieur brut, puisqu'elle oscille entre 8 p. 100 et 9 p. 100, alors que pour l'ensemble du Canada elle ne représente que 5 p. 100 à 6 p. 100 du PNB. Qui plus est, le secteur des transports représente environ 15 p. 100 de notre économie provinciale. Il est donc très important que le Manitoba maintienne, voire élargisse, son rôle historique de centre national de transport et de distribution.

Selon nous, toute restructuration de l'industrie du transport devrait avoir pour objectif premier l'amélioration de la condition sociale et économique des Canadiens, dans le parfait respect d'un certain nombre de considérations, tels, comme le précise le mandat de votre Comité, la sécurité, le développement économique et l'emploi, sans oublier toute la main-d'oeuvre qui orbite autour de l'industrie du transport.

[Text]

[Translation]

• 1005

We must consider the lack of uniform competition in Canada. I just do not believe that a system based primarily on competition can be equitable in the country. Certainly there is some degree of intermodal competition in certain areas, primarily the eastern areas of our country, which does not exist in the wide geographic expanse of our western areas, certainly intermodally and intramodally. We do not believe that there is true competition, for example, and that true competition can exist between the two railways. In our own province, our communities are served by either one railway or the other railway.

Small and captive shippers in communities are therefore a primary concern to be considered in a desire to improve service through an efficient transportation system.

Manitoba encourages changes to the existing regulations and supports the stated objectives of improving safety, making transportation more responsive to user needs, streamlining the regulatory process, minimizing the extent and complexity of the regulations imposed on carriers and users and providing a more competitive transportation environment. As I said, this latter is an element of consideration, although it certainly cannot be the pre-eminent consideration in transportation policy because we simply do not believe that effective competition can exist in many areas of our country. Reducing the unit cost of transportation is also an important consideration.

In terms of transportation and development, low cost, reliable, year-round transportation was and is essential to nationhood, particularly in our country. Government leadership in financing in transportation is mandatory. On August 21, 1985, Canada's premiers issued a communiqué asking that the new National Transportation Act incorporate the following proposals: that transportation be recognized as a key to regional economic development; and that commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized. They went on to a number of other specific points that are contained in the body of the brief.

We believe it is imperative that these policies be enshrined in the new legislation. We are gravely concerned over federal budget cuts in transportation that have taken place in the recent budget and in related research together with an objective of cost recovery through increased user fees.

I might mention that we are also concerned at this time, without having any specific knowledge, of proposals that the Nielsen task force on regulatory agencies and transportation programs could recommend further reductions in federal support in transportation, leading to possible additional cost transfers to other jurisdictions. It is of great concern to us when

Nous devons tenir compte du fait qu'il n'y a pas de concurrence uniforme au Canada. Je ne crois donc tout simplement pas qu'un système fondé avant tout sur la concurrence puisse être équitable dans notre pays. Il y a bien une forme de concurrence intermodale dans certaines régions, principalement dans l'Est, mais cela ne se retrouve pas dans les vastes régions de l'Ouest, certainement pas entre les moyens de transport et même à l'intérieur de chaque moyen. Nous ne croyons donc pas qu'il existe une véritable concurrence, ni même qu'une véritable concurrence puisse exister entre les deux chemins de fer. Dans notre propre province, nos agglomérations sont desservies soit par une société, soit par l'autre.

Les petits expéditeurs captifs de nos agglomérations doivent donc être une préoccupation prioritaire si l'on veut améliorer le service grâce à un système de transport efficace.

Le Manitoba est favorable à une modification des règlements en vigueur et souscrit aux objectifs suivants: l'amélioration de la sécurité, une plus grande sensibilité aux besoins des usagers, la simplification du processus de réglementation, la simplification des règlements imposés aux transporteurs et aux voyageurs et la création d'un milieu plus favorable à la concurrence. Ainsi que je l'ai dit, le dernier aspect ne peut cependant être l'élément primordial étant donné que nous ne croyons tout simplement pas qu'une véritable concurrence puisse exister dans de nombreuses régions de notre pays. Enfin, la réduction du coût unitaire du transport constitue également un aspect important.

En ce qui concerne le rapport entre le transport et le développement, l'existence d'un transport bon marché, fiable et disponible à long terme d'année a toujours été essentiel à la vie d'une nation, particulièrement la nôtre, et il le demeure encore. Il est donc impératif que le gouvernement prenne les devants pour ce qui est de financer les transports. Le 21 août 1985, les premiers ministres provinciaux du Canada ont rendu public un communiqué demandant que la nouvelle Loi nationale sur les transports comprenne les principes suivants: qu'on reconnaisse l'importance fondamentale des transports pour le développement économique régional, et que la viabilité commerciale des services de transport soit envisagée dans la perspective des objectifs du développement économique régional de sorte que le potentiel économique de chaque région puisse se réaliser. Le communiqué comporte également d'autres points précis, qui figurent aussi dans notre mémoire.

Il est impératif que ces politiques figurent dans la nouvelle loi. Nous sommes très préoccupés par les compressions budgétaires qui ont frappé le dernier budget des transports et la recherche en la matière, ainsi que par l'objectif avoué de recouvrer les coûts grâce à l'augmentation des tickets modérateurs.

En outre, même si nous ne disposons pas de données précises, nous craignons également que le groupe de travail Nielsen, chargé d'étudier les organismes de réglementation et les programmes de transport, ne recommande encore d'autres réductions des subventions fédérales au titre des transports, ce qui pourrait entraîner un transfert des coûts aux provinces.

[Texte]

we look at cross transferences, for example, in rail, where you would see it as a primary objective. If it was agreed that the railways should be allowed to provide for the most efficient transportation system, we do not believe it will serve the needs of our province. What you will see is a move to a great deal more rail line abandonment across the country, particularly in Manitoba, and cross transferences to the provinces, where you would see the provinces having to pick up the expensive infrastructure of roads that would be required to meet the transportation needs in particular areas that are now served by branch lines. Municipalities and provinces then would be picking up a lot of costs that are now built into federal jurisdiction, and that is of great concern to us.

• 1010

We believe cost transferences would be counter to development initiatives and would create a widening of the opportunity gap between the have and the have-not provinces. We in Manitoba cannot afford to pick up the expensive infrastructure that would be required to replace the federal rail infrastructure that is in place at present.

In terms of the Crown corporations, Crown corporation carriers have served historically a vital economic development role in our country. The federal Minister advises in a recent statement he made that commanding the two Crown corporations to behave like private corporations means freeing them from social burdens and that alternative means of meeting social and economic obligations will have to be found. Since transportation must continue to play a developmental role, in our opinion it is mandatory that alternate delivery mechanisms be put in place before introducing the new legislation. We have to know that the money is going to be there to ensure that socially imposed duties are met through direct subsidization where it is required.

In terms of competition in transportation, as I said earlier our market and transportation mix is not conducive to true competition. It is not certainly, as all of us recognize, a mere image of the U.S. scene. We are not blessed with an extensive and mature mix of industry and competition. It must be recognized that competition is not uniformly pervasive across Canada. Regulatory controls are necessary to protect those regions and shippers who do not have the benefit of competitive forces.

Provision of transportation resources: If we are to maintain and improve our competitiveness in international markets against countries who are subsidizing production, manufacturing and transportation, then we also must subsidize transportation and exports. At the same time, we must avoid the high cost of providing duplicate transport infrastructure, recognizing the limited availability of funds. We believe this is achievable through the optimum utilization of existing resources and facilities.

[Traduction]

Nous nous inquiétons beaucoup lorsque nous examinons ces transferts dans le domaine des chemins de fer, par exemple, où cela semble être un objectif prioritaire. Si l'on a convenu que les chemins de fer devraient pouvoir nous fournir des services de transport les plus efficaces possibles, nous ne croyons pas que de telles mesures répondent aux besoins de notre province. On assistera en effet à un plus grand nombre d'abandons de voies ferrées au pays, particulièrement au Manitoba, ainsi qu'à des transferts de coûts aux provinces, dans la mesure où ces dernières devront assumer le coût des infrastructures routières, dans les régions qui ne seront plus desservies par les voies secondaires de chemin de fer. Les municipalités et les provinces se trouveraient alors à absorber nombre de coûts assumés actuellement par l'administration fédérale, et cela nous inquiète.

Nous estimons que les transferts de coûts nuiraient aux initiatives en matière de développement et élargiraient le fossé entre les provinces nanties et les autres. Nous Manitobains ne pouvons nous permettre d'assumer les coûts élevés qui deviendraient les nôtres s'il fallait que nous remplacions l'infrastructure ferroviaire fédérale en place.

Par le passé, les sociétés de transport de la Couronne ont exercé une fonction extrêmement importante dans le développement économique de notre pays. Récemment cependant, le ministre fédéral a affirmé que de demander aux deux sociétés de la Couronne de se comporter comme des entreprises privées revenait à les libérer des responsabilités sociales, et qu'il faudrait trouver d'autres moyens de s'acquitter de ces responsabilités sociales et économiques. Étant donné toutefois que les transports devront continuer à participer au développement de notre pays, à notre avis il est impératif qu'on conçoive et mette en oeuvre d'autres mécanismes sociaux avant d'adopter la nouvelle loi. Nous devons nous assurer que l'argent sera là de telle sorte qu'on s'acquitte de ces responsabilités sociales grâce à des subventions directes le cas échéant.

Pour ce qui est de la concurrence dans le domaine des transports, je le répète, notre marché et nos divers moyens de transport s'accommodent mal d'une situation de véritable concurrence. Notre situation n'est certainement pas la copie conforme de ce qui se passe aux États-Unis. En effet, nous ne disposons pas d'un mélange très poussé de diverses entreprises ni d'une concurrence très vive. On doit reconnaître que la concurrence n'est pas uniformément répandue au Canada. Il est donc nécessaire d'avoir un contrôle réglementaire propre à protéger les régions et les expéditeurs qui ne bénéficient de cette situation de concurrence.

Passons maintenant au financement des ressources nécessaires au transport. Si nous tenons à maintenir et à améliorer notre compétitivité internationale face aux pays qui subventionnent la production, la fabrication et le transport, alors nous devons nous aussi subventionner les transports et les exportations. En même temps, nous devons aussi éviter les coûts très élevés tenant au doublement des infrastructures, compte tenu des fonds limités à notre disposition. Nous croyons

[Text]

In the area of rail transportation, our captive status requires access to effective regulatory protection since monopolistic rail pricing would inhibit economic initiatives in our areas. Therefore in addition to the *Freedom to Move* proposals we believe the system must include the following. Discrimination must be considered as a criterion in qualifying for redress. The equivalent of competitive freight rates must be made available in the absence of competition. Developmental freight rates should be made available where justified. There must be proportional rates for captive rail shippers where the originating railway has defaulted in rate negotiations.

In terms of confidential contracts, I can say at the outset that we have not promoted this aspect of regulatory reform in policy in transportation. We are against confidential contracts, but if they are to be provided for then the new legislation must provide for effective recourse by captive shippers who are prejudicially affected by railway contract action. Specifically, captive shippers must have access to rates and contracts comparable to those in more competitive regions.

On competitive access by a captive shipper to another railway, where a shipper is served by one railway at origin he should be accorded competitive access to the lines of other railway companies in order to ensure the broadest competitive access to all rail carriers. We would also urge expanded interswitching limits and joint track usage to increase competition.

Cost disclosure: In the new transportation environment it will be necessary to make costing data available since carriers are to be compensated for imposed service duties. It will also be required in developing cost related rates, including joint line rates. So there should be effective means of having available true costs from the railways.

• 1015

In terms of branch-line abandonments, we are very concerned about the *Freedom to Move* proposals on this matter. While the paper proposes that an additional protection for grain-dependent branch lines be maintained, it is not clear exactly what form this protection will take. No branch line in the guaranteed network should be abandoned unless it can be clearly established through a public hearing process that it is no longer required. In all cases, the railway should establish that it has been operating at a loss. No branch line should be abandoned without a public hearing, as I mentioned, and the agency should be governed by considerations of the public interest in making its determination, and the provisions of

[Translation]

cependant que cela est possible si nous utilisons le mieux possible les ressources et les installations actuelles.

Dans le domaine du transport ferroviaire, notre situation captive nécessite une protection réglementaire efficace étant donné qu'un monopole dans la fixation des prix de chemins de fer générerait les initiatives économiques dans nos régions. En conséquence, en plus des propositions figurant dans *Aller sans entraves*, nous croyons qu'il faut ajouter les suivantes. Lorsqu'il y a discrimination, il doit y avoir un recours. Il faut qu'il y ait l'équivalent de tarifs concurrentiels de transport des marchandises, faute de concurrence. Des tarifs progressifs de transport des marchandises doivent être appliqués lorsque cela est justifié. Il doit y avoir des tarifs proportionnels dans le cas des expéditeurs ferroviaires captifs, où la compagnie de chemins de fer responsable a refusé des négociations tarifaires.

Pour ce qui est de contrats confidentiels, je puis dire d'entrée de jeu que nous n'avons pas préconisé cet aspect de la réforme réglementaire dans le domaine des transports. Nous sommes en effet contre les contrats confidentiels, mais si la nouvelle loi doit les prévoir, elle doit aussi fournir aux expéditeurs captifs un recours efficace lorsqu'ils subissent des préjudices en raison de tels contrats de la part des chemins de fer. Plus précisément, les expéditeurs captifs doivent avoir accès à des tarifs et à des contrats comparables à ceux disponibles dans les régions les plus concurrentielles.

Au sujet maintenant de l'accès à un autre chemin de fer de la part d'un expéditeur captif, lorsque ce dernier est desservi par un chemin de fer au point d'origine, il devrait avoir un accès concurrentiel aux voies des autres compagnies ferroviaires afin qu'il y ait l'accès le plus vaste à tous les transporteurs ferroviaires. Nous pressons également le gouvernement d'encourager le prolongement des trajets servant aux manoeuvres interservices ainsi que de ceux à usage commun de façon toujours à accroître la concurrence.

Passons maintenant à la divulgation des coûts. Compte tenu du nouveau cadre réglementaire des transports, il sera nécessaire pour les transporteurs de pouvoir retenir les données liées à l'établissement des coûts étant donné qu'ils doivent être indemnisés au cas où ils auraient eu des frais pour services imposés. Ces données seront également nécessaires à l'établissement de tarifs liés aux coûts, y compris les tarifs correspondant à l'usage de voies communes. Il devrait donc être possible d'obtenir les coûts véritables de la part des chemins de fer.

En ce qui concerne l'abandon des voies secondaires, les propositions figurant dans *Aller sans entraves* nous préoccupent beaucoup. Bien que le document propose qu'on conserve les protections supplémentaires accordées aux voies secondaires utilisées pour le transport des céréales, on ne précise pas quelle forme cette protection prendra. Or aucune voie secondaire du réseau ne devrait être abandonnée à moins que des audiences publiques n'aient clairement établi qu'elle n'est plus nécessaire. Dans tous les cas, le chemin de fer doit avoir prouvé qu'il l'a exploitée à perte. Aucune voie secondaire ne devrait être abandonnée sans audience publique, je le répète, et l'organisme doit avant tout tenir compte du bien public

[Texte]

subsection 254(3) of the Railway Act should continue to apply. In those cases where abandonments are imposed, compensation programs must be introduced to offset the additional road costs incurred by the provinces and municipalities.

Air transportation: While we support reliance upon competition in a mature market, we insist that programs be introduced to protect the fragile northern service market. Air service is not a luxury in those markets; it is a vital lifeline for many of those remote northern isolated communities. We understand North Dakota has experienced a significant decline in air service and a disproportionate increase in fares for smaller points in a deregulated environment, and we submit that this would be unacceptable for our smaller remote communities. Regulatory and support programs must ensure maintenance and enhancement of existing services, provision of adequate safe and reliable aircraft and protection against disproportionate increases in air fares or rates.

With regard to extra-provincial trucking, Manitoba supports the initiatives which are being taken to reduce the economic regulation of extra-provincial trucking operations. We do, however, have a number of concerns with the proposals. Plans to ship the burden of proof in the application process should be, we believe, eliminated. Reverse onus, by its nature, may result in claims of discrimination against American carriers and possible retaliatory action by the United States.

As you know—and I will be willing to answer questions on this later—we have been involved in these discussions through the provincial Ministers on extra-provincial trucking regulations, and you may find you have some areas that you want to explore with regard to our position there. It is not consistent with the memorandum of understanding that was signed last year in all respects, but I think it is reflective of the changing awareness we have of the needs in the trucking industry. That is why we are recommending this change at the present time, that we should back off from the move to reverse onus. I can explain that further later.

As agreed by the council of Ministers responsible for transportation in their meeting of October 4, 1985, in Vancouver, a thorough study of the competitive position of Canadian carriers in a free-access continental transport market must be conducted before deregulation takes place. Deregulation of Canadian trucking should form part of a comprehensive trade agreement with the United States. If discussions are going to take place, the whole area of free-trade trucking certainly should be part of those discussions.

Reforms must be implemented in a consistent manner throughout the country. Deregulation should not be staged when studies are completed and support programs are established for a transitional period. Economic regulation

[Traduction]

lorsqu'il prendra sa décision à cet égard, et les dispositions du paragraphe (3) de l'article 254 de la Loi sur les chemins de fer devraient être maintenues. Dans les cas d'abandon, on doit disposer de programmes d'indemnisation propres à compenser les coûts supplémentaires que devront assumer les provinces et les municipalités.

Passons maintenant au transport aérien. À cet égard, bien que nous soyons favorables à la concurrence dans un marché fort, nous insistons qu'il faut absolument adopter des programmes conçus pour protéger le fragile marché aérien du Nord. Le service de transport aérien n'est pas un luxe dans ces régions; il s'agit d'un soutien indispensable pour un grand nombre de collectivités isolées et éloignées du Nord. Nous croyons savoir que le Dakota du Nord a connu une baisse notable de son transport aérien et une augmentation disproportionnée des tarifs aériens dans les petites agglomérations depuis la déréglementation, et nous sommes d'avis que cela serait tout à fait inacceptable pour nos petites collectivités éloignées. Les programmes réglementaires et de soutien doivent donc veiller à maintenir et à rehausser les services actuels, à fournir des avions sûrs et fiables, et à protéger contre une hausse démesurée des tarifs aériens.

En ce qui a trait au camionnage interprovincial, le Manitoba souscrit aux initiatives cherchant à réduire la réglementation économique dans ce domaine. Toutefois, les propositions nous préoccupent à certains égards. Ainsi par exemple, le projet de transférer le fardeau de la preuve lors de la demande devrait être supprimé. Par sa nature, ce renversement de la situation peut entraîner des plaintes pour discrimination de la part des transporteurs américains et des mesures de rétorsion de la part des États-Unis.

Vous n'ignorez pas que nous avons participé aux discussions provinciales relatives à la réglementation du camionnage interprovincial, et d'ailleurs vous voudrez peut-être nous interroger au sujet de notre position vis-à-vis de ce dossier, et je suis tout à fait disposé à vous répondre. Cette position n'est pas compatible avec l'entente signée l'année dernière et portant sur tous les aspects du dossier, elle illustre cependant l'évolution de nos idées au sujet des besoins de l'industrie du camionnage. C'est pour cela que nous vous recommandons cette modification à l'heure actuelle, c'est-à-dire que vous ne déplaciez pas le fardeau de la preuve. Je pourrai m'expliquer davantage là-dessus plus tard.

Comme convenu par le conseil des ministres des transports réuni le 4 octobre 1985 à Vancouver, il faut effectuer une étude approfondie de la compétitivité des transporteurs canadiens dans l'ensemble du marché nord-américain déréglementé avant que la déréglementation n'ait lieu. En effet, cette déréglementation du camionnage canadien doit faire partie intégrante d'une entente commerciale globale signée avec les États-Unis. Si des négociations doivent être entreprises sur ce sujet, il faudrait que le camionnage fasse partie des discussions.

Les réformes doivent être mises en oeuvre de façon cohérente à l'échelle nationale. La déréglementation ne doit pas avoir lieu en période de transition, avant que les études ne soient terminées et les programmes de soutien n'aient été créés.

[Text]

should be eliminated by moving directly to a fitness test for service entry at that point.

The anticipated adverse impact of deregulation on labour should be ameliorated. The federal government must provide funding for highway infrastructure and maintenance to accommodate overhead through traffic through the Province of Manitoba.

In the area of ports and marine transportation, very briefly, federal policy must provide sufficient local autonomy to encourage the implementation of programs compatible with local port needs. On the other hand, the federal government must retain sufficient control to encourage the evolution of a complementary port system across Canada. This would include the provision of safety valve outlets in the event of service disruptions over the major arterial routes. Ports such as Churchill offer this potential, and therefore justify active programs.

• 1020

It is imperative that the new transportation environment enhance the targeted objective of the \$93 million Canada-Manitoba subsidiary agreement on Churchill. To do otherwise would be a great disservice to the present and future interests of the region and the country.

We subscribe to the concept of the white paper that policy should be developed by government and translated into legislation, obviously. We support the concept of establishing regional offices for the regulatory agency, and would add that appointments should ensure that staff are fully conversant with the transportation and distribution needs of the various regions of our country. In view of the economic and transport related activity in Winnipeg, we believe it is essential that a major regional office of the regulatory agency be located here to administer the various modes.

And I would just turn very briefly to the conclusions of the report and read those into the record, Mr. Chairman.

Meaningful consultation must continue between the federal government and the provinces and territories. We believe that is essential. This is one part of the process. But keeping in mind the complexity of the issues and the matters and the concerns we all have for a transportation policy, it is absolutely essential that other vehicles be put in place as well for continued consultation.

We would ask that the federal government proceed cautiously in implementing regulatory reform, making certain the pitfalls have been identified and corrective programs developed where required.

Sufficient research resources and staff are required to effectively administer and monitor the new regime. Carrier costing will continue to be required. The impact of regulatory reform must be monitored and assessed. We would also ask

[Translation]

L'on doit éliminer la réglementation économique en passant directement à un test d'aptitude à la participation au service.

On doit disposer de meilleures prévisions relatives aux conséquences néfastes de la déréglementation sur les travailleurs. Le gouvernement fédéral doit fournir les fonds nécessaires à l'entretien des infrastructures routières au bénéfice de la circulation qui passe à travers la province de Manitoba.

Au sujet des ports et du transport maritime, très brièvement, la politique fédérale doit accorder suffisamment d'autonomie locale de façon à encourager la mise en oeuvre de programmes compatibles avec les besoins des ports locaux. Cependant, le gouvernement fédéral doit conserver suffisamment de leviers de contrôle pour encourager l'évolution d'un système portuaire d'appoint partout au Canada. Cela comprendrait la fourniture de soupapes de sécurité, au cas où il y aurait des perturbations du service sur les voies principales. Des ports comme celui de Churchill offrent de telles possibilités, et justifient donc la mise en oeuvre de programmes actifs.

Il est indispensable que la nouvelle situation des transports aide à atteindre l'objectif de \$93 millions, selon l'entente auxiliaire relative à Churchill, signée entre l'administration fédérale et le gouvernement du Manitoba. Autrement, on nuirait énormément aux intérêts actuels et futurs de la région et du pays.

Nous souscrivons au principe du Livre blanc d'après lequel la politique doit être élaborée par le gouvernement et appliquée sous forme de loi. Nous approuvons également l'idée voulant qu'on établisse des bureaux régionaux de l'organisme de réglementation, nous ajouterons même que les nominations doivent être telles que les membres nommés soient vraiment au courant des besoins en matière de transport et de distribution des diverses régions du pays. Étant donné les activités économiques et les activités de transport qui sont concentrées à Winnipeg, nous estimons qu'il est essentiel que l'organisme de réglementation y dispose d'un grand bureau régional où l'on administrerait les divers moyens de transport.

Je vais passer très brièvement aux conclusions, monsieur le président.

Il faut que des consultations sérieuses se poursuivent entre le gouvernement fédéral et les provinces et les territoires. Cela nous paraît essentiel et constitue une partie du processus. Compte tenu cependant de la complexité des sujets et du souci que nous partageons tous de disposer d'une bonne politique des transports, il est tout à fait indispensable que l'on crée également d'autres mécanismes de consultation permanente.

Nous demandons au gouvernement fédéral de faire preuve de prudence dans sa mise en oeuvre de la réforme réglementaire, afin qu'il décèle les écueils et qu'il puisse concevoir des programmes palliatifs le cas échéant.

Il est nécessaire de disposer de suffisamment d'agents de recherche et autres si l'on veut administrer et surveiller efficacement le nouveau régime. Il sera encore nécessaire d'établir les coûts des transporteurs. Il faudra aussi surveiller et évaluer les répercussions de la réforme de la réglementation.

[Texte]

that grants to universities for transportation research be restored to ensure that there are adequate resources available.

The new regime must be flexible to adapt to problems of users, carriers, labour, and the public. Manitoba will not support any program that refuses to consider the need for protecting the interests of transport-sector employees, including job security, retraining programs, provision of alternate employment.

Regulatory controls must counter the lack of effective intermodal and intramodal competition throughout Canada. There must be no sacrifice of safety in implementing the new regulatory regime.

Carriers must be compensated for the actual costs incurred in the provision of imposed services. There must be adequate safeguards to protect and promote the interests of small and captive shippers in communities. And the new regime must recognize the requirement for transportation to be used as a tool for promoting regional economic development consistent with the Premier's communiqué last year, and commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic objectives.

Thank you, Mr. Chairman. That is the formal presentation.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Plohman. We will now throw it open to questions. Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the Minister a question with respect to the impact of deregulation on economic development, particularly with respect to Manitoba and the fact that over the last few years a number of economic regional development agreements have been signed with the federal government having to do with the building up of Manitoba's role as a transportation centre—as a transportation province for that matter—as an identified economic strategy for this area, as opposed to, for instance, Alberta which chose, in its negotiations with the federal government, to centre on the petrochemical industry where it, through federal-provincial agreements, wanted to move to strengthen its economy.

I wonder if the Minister could comment on how deregulation of the sort envisaged by the federal government could endanger that projected future for Manitoba as both a current and improved transportation centre, because surely those agreements were negotiated and formulated with a particular transportation environment in mind. Deregulation changes that environment, and will change it radically.

• 1025

I wonder if the Minister would share the view that deregulation, as now proposed, could prove to be very very difficult for Manitoba in terms of meeting the expectations and goals involved in those agreements. At least as I see it, this is basically intervention of a sort contrary to the spirit of the

[Traduction]

Nous demandons également que l'on recommence à accorder des subventions aux universités au titre de la recherche en transport, de sorte qu'on dispose de suffisamment de ressources.

Le nouveau régime doit être suffisamment souple pour s'adapter aux problèmes des voyageurs, des transporteurs, des travailleurs et du public. Le Manitoba n'appuiera aucun programme qui refuse de protéger les intérêts des employés du secteur des transports, et cela englobe la sécurité de l'emploi, les programmes de recyclage et l'ouverture d'autres emplois.

Les contrôles réglementaires doivent pallier à l'absence d'une véritable concurrence intermodale et intramodale partout au Canada. La mise en oeuvre du nouveau régime de réglementation ne doit rien sacrifier en matière de sécurité.

On doit indemniser les transporteurs pour les coûts réels qu'ils doivent absorber afin de fournir des services imposés. On doit disposer de mesures suffisantes pour protéger les petits expéditeurs et les expéditeurs captifs, et pour promouvoir leurs intérêts. En outre, le nouveau régime doit reconnaître qu'il est nécessaire de se servir des transports pour assurer le développement économique régional, ce qui serait d'ailleurs conforme au communiqué publié par le premier ministre provincial l'année dernière, et qu'il faut tenir compte des objectifs économiques régionaux tout autant que de la rentabilité des trajets.

Merci, monsieur le président. J'ai terminé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Plohman. Nous allons maintenant passer aux questions. Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Merci, monsieur le président.

J'aimerais interroger le ministre au sujet des répercussions que peut avoir la déréglementation sur le développement économique, particulièrement au Manitoba, et compte tenu du fait que ces dernières années, nombre d'ententes relatives au développement économique régional ont été signées par le gouvernement et cette province, afin de rehausser le rôle du Manitoba comme centre de transport et même province de transport. Cette stratégie économique précise contraste avec la voie suivie par l'Alberta, qui, lors de ses négociations avec le gouvernement fédéral, tablait sur l'industrie pétrochimique pour faire progresser son économie.

Le ministre peut-il nous dire comment une déréglementation comme celle envisagée par le gouvernement fédéral peut mettre en danger l'avenir entrevu pour le Manitoba comme un centre de transport, à la fois dans son état actuel et après les améliorations envisagées. Je demande cela parce que ces ententes ont été négociées et formulées alors qu'on avait à l'esprit un cadre réglementaire donné. Or, la déréglementation modifie cela, ce qui se répercute sur les ententes.

Le ministre estime-t-il lui aussi qu'à cause de cette déréglementation, telle que proposée, le Manitoba pourrait avoir beaucoup de difficultés à atteindre les objectifs qui sont la raison d'être de ces ententes. À mon avis, il s'agit d'une intervention contraire à l'esprit des ententes de développement

[Text]

Economic and Regional Development Agreements. This was basically two levels of government agreeing to do certain things—for instance, upgrading the Port of Churchill and providing rolling stock that was appropriate to that port. These are things which involve government intervention and yet the transport deregulation goes in the other direction.

Mr. Plohan: I agree that a number of the elements of the deregulation proposals could negatively impact on the goals and aspirations that we have for the development of Manitoba. As you know, and as I mentioned earlier, we have historically had a large presence in transportation in this province. We depend on the transportation sector to a large degree in our economy. Nine of Canada's 15 largest trucking firms have their headquarters in Winnipeg, for example. We have the large presence at Transcona of the CN, a large presence in terms of the regional headquarters of CN and CP and of course the Burlington Northern railways, that junction in Winnipeg. We have also been an air centre in this area.

We have a great deal at stake in terms of the transportation industry, much more than many other areas of the country and other provinces. That is why we made transportation development in this province a major objective through the subagreements. As Mr. Blaikie said, other provinces have chosen other priorities. We have chosen to build on one of our basic strengths.

We are very concerned about the impact that deregulation might have on the spirit of those agreements, on the spirit of transportation and further development in our province... building on the strengths we have. For example, in the trucking sector, we are concerned that deregulation for entry requirements may result in American trucking giants taking over our Manitoba-based firms and thus moving employment out of the province. Again, we have much more at stake there due to the fact 9 of 15 Canada's largest firms are located in our province. We have much more at stake than any of the other provinces. That is why we are very cautious about what might happen under a deregulated environment.

We are concerned that there has not been the emphasis on regional development in the proposals that is required to continue to allow the development of various regions of our province and country. Historically, transportation has been an economic development tool. Affirmative action, if you want to call it that, is required in order to ensure there is a fair development of our vast regions for the benefit of all Canadians.

The Port of Churchill continues to be one area of major concern. Initially it would seem that because of the volumes there per unit, there is a great cost to continuing to use the port to the extent we would like to see. We think that is counterproductive. It is absolutely necessary to the strength of the nation to have alternate ports, alternate facilities available.

[Translation]

économique régional. Deux niveaux de gouvernement s'étaient alors entendus pour faire certaines choses comme par exemple, d'améliorer le port de Churchill et de lui fournir le matériel roulant approprié. Il s'agit là de choses exigeant l'intervention gouvernementale, or la déréglementation va précisément dans l'autre direction.

M. Plohan: Je conviens que certains éléments des propositions relatives à la déréglementation pourraient avoir des conséquences négatives sur nos aspirations et les objectifs que nous nous sommes fixés pour le Manitoba. Vous n'ignorez pas que notre province a toujours eu une grande part dans le domaine des transports. Notre économie dépend considérablement de ce domaine. Neuf des 15 plus grandes entreprises de camionnage du Canada ont leur siège social à Winnipeg, par exemple. On y trouve également une représentation importante du CN à Transcona, où se trouvent les sièges sociaux régionaux du CN et du CP. Les chemins de fer *Burlington Northern* sont également représentés à Winnipeg. Il y a aussi un centre aérien dans cette région.

Nos mises sont très importantes dans le domaine des transports, bien plus que nombre d'autres régions et provinces du pays. C'est pourquoi les ententes auxiliaires avaient pour principal objectif le développement des transports au Manitoba. Comme l'a dit M. Blaikie, d'autres provinces avaient choisi d'autres priorités. Quant à nous, nous avons voulu développer davantage l'un de nos principaux points forts.

Nous nous inquiétons des répercussions que peut avoir la déréglementation sur l'esprit de ces ententes, en matière de transports et d'autres formes de développement de notre province... basés sur nos points forts. Par exemple, dans le domaine du camionnage, nous craignons que la déréglementation des exigences en matière d'entrée n'incite les grandes entreprises américaines de camionnage à acquérir nos entreprises du Manitoba et partant à déplacer des emplois de notre province vers les États-Unis. Encore une fois, les enjeux sont beaucoup plus importants chez nous du simple fait que 9 des 15 plus grandes entreprises de camionnage canadiennes sont situées chez nous. Nous risquons de perdre beaucoup plus que n'importe quelle autre province. C'est pourquoi nous sommes très préoccupés par ce qui peut se passer dans une situation de déréglementation.

Nous estimons qu'on n'a pas assez insisté sur l'importance du développement régional dans les propositions, car cela est nécessaire si l'on veut que le développement des diverses régions de notre province et de notre pays se poursuive. De tout temps, les transports ont constitué un outil de développement économique. Il faut des mesures d'action positive pour faire en sorte qu'il y ait un développement équitable de nos vastes régions, ce à l'avantage de tous les Canadiens.

Le port de Churchill continue à nous inspirer beaucoup de préoccupations. Et il semble de prime abord qu'étant donné le volume transporté par unité, il en coûte très cher de continuer à l'exploiter autant que nous le voudrions. Une telle attitude nous paraît cependant néfaste. Il est absolument indispensable à la vigueur économique de notre nation de disposer de ports et d'installations de rechange.

[Texte]

We cannot see the development take place just in those areas that have been blessed with the greater population concentrations and an infrastructure that is in place. To superimpose a system that might work in those heavily populated areas on other areas of our country... I do not think that it will develop fairly. It will result in further economic disparities. It is a broad-ranging question and certainly one that leaves many unanswered questions at the present time in terms of a future... Again, we have to ensure adequate service to our northern regional areas of our province—protection, adequate services. These are essential and vital, and we cannot expect that a competitive system is going to serve the needs of those outlying areas.

[Traduction]

Nous ne croyons pas en un système axé sur le développement des régions à population élevée, et déjà dotées d'une infrastructure. De superposer le système convenant à ces régions aux autres régions de notre pays ne créera pas un développement équitable, mais entraînera encore davantage de disparités économiques. Il s'agit d'un sujet très vaste, et nous avons beaucoup de difficultés à répondre aux questions qui en découlent et qui se rapportent à notre avenir... Encore une fois, nous devons offrir un niveau satisfaisant de service aux régions septentrionales de notre province; il faut donc des mesures de protection, des services suffisants. Ce sont-là des aspects essentiels et indispensables, et nous ne pouvons nous attendre à ce qu'un système axé uniquement sur la concurrence tienne compte des besoins de ces régions éloignées.

• 1030

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, when all levels of government agree on a particular economic strategy, as they have in these ERDA agreements, can they expect to make—for example, the railways, in the case I have in mind—accountable to those public strategies arrived at by democratically elected governments?

M. Blaikie: Monsieur le président, lorsque tous les niveaux de gouvernement s'entendent pour adopter une stratégie économique donnée, comme cela a été le cas pour les ententes de développement économique régional, peuvent-ils demander aux chemins de fer, par exemple, de répondre de la mise en oeuvre de ces stratégies établies par des gouvernements démocratiquement élus?

Economic development and safety are two questions having to do with rail that the Manitoba government has been involved in in the last year. One question has to do with the issue of caboosless trains, which has already been raised this morning. There was also the hassle this summer about whether or not CN regional headquarters was going to be moved to Edmonton.

Le développement économique et la sécurité liés au domaine ferroviaire sont deux questions auxquelles le gouvernement du Manitoba a accordé beaucoup d'importance cette dernière année. Pour ce qui est de la sécurité, on a ainsi étudié le cas des trains sans wagon de queue, problème qui a déjà été soulevé ce matin. Pour ce qui est du développement économique, cet été, on s'est demandé si le siège régional du CN allait être déplacé vers Edmonton.

With reference to both those cases, the CN has argued in its brief to this committee that, if there is to be deregulation on the price side of things, there also has to be deregulation on the cost side. In that case, that would mean, as the representative of the Potash Corporation of Saskatchewan argued this morning, that the railways should basically be able to do whatever they like, with respect to technological change, for instance, or with respect to the relocation of management, etc.

Dans ces deux derniers cas, le CN, dans son mémoire au Comité, a fait valoir que s'il doit y avoir déréglementation des prix, il devrait également y en avoir en matière de coûts. En ce cas, ainsi que le disait le représentant de la Société de la potasse de la Saskatchewan ce matin, cela signifierait que les chemins de fer pourraient alors faire ce que bon leur semble en matière d'évolution technologique, par exemple, ou pour le choix d'autres villes pour y situer leur siège social, etc.

Now, in both those cases, if railways were given that kind of freedom, they would be able to do that against the intent of agreements that have been arrived at by the federal and provincial governments, with respect to upgrading Manitoba as a transportation centre. I wonder if the Minister would share the view that, if that kind of freedom were given to the railways in a deregulated transportation environment, it would be bad news for Manitoba indeed.

Dans les deux cas évoqués, si les chemins de fer disposaient de cette liberté, ils pourraient agir dans un sens contraire à l'esprit des ententes intervenues entre les gouvernements fédéral et provincial, et dont l'objectif était de rehausser le rôle du Manitoba dans le domaine des transports. Le ministre estime-t-il, lui aussi, que si l'on accorde cette liberté aux chemins de fer conformément à la déréglementation, cela serait certainement néfaste pour le Manitoba?

Mr. Plohan: Yes, I would share that. I believe there has to continue to be publicly imposed duties on the railways and on the Crown corporations specifically. That has led to the historic...

M. Plohan: Oui, je suis aussi de cet avis. J'estime qu'il faut continuer à imposer des devoirs aux chemins de fer et plus précisément aux sociétés de la Couronne, ce dans l'intérêt public. Par le passé, cela a d'ailleurs eu pour effet...

The Chairman: In your own government, do you think those publicly imposed duties should be clearly defined so that the taxpayer and the public know that is the cost of the publicly imposed duty?

Le président: Dans votre propre gouvernement, estime-t-on que ces services imposés dans l'intérêt public doivent être clairement déterminés de telle sorte que le contribuable et le public en général sachent combien il en coûte d'en bénéficier?

[Text]

Mr. Plohan: If that is possible, Mr. Chairman. There are a lot of areas that are difficult to quantify. Certainly, others are easier to quantify and should be subsidized directly when they are above-board. I do not have any problem with that. But there are areas that are obviously very difficult to quantify.

It is certainly in keeping with the regional economic development strategy for the country to see the strengths that historically have been built up in an area continue to be strengthened, rather than seeing them deteriorate. Other areas of the country, which have other basic strengths, benefit at the expense of those areas that do not have the resources or that have not been blessed with the wealth that other areas have.

When you talk about the CN headquarters, the fact is that Edmonton and Alberta have a great deal of other wealth, because of the oil and gas that happen to be located within their boundaries. We do not have that in Manitoba; we have other benefits or advantages, one being our geographic location. It would not seem reasonable, even in anyone's wildest imagination, in terms of cost, that somehow it would be more efficient to have the major headquarters located in Edmonton rather than Winnipeg. It just would not seem reasonable in an economic sense or in a regional development fairness sense for our country as a whole. I think that is a serious concern to us and one we will continue to want to see developed. There is a responsibility; we have contractual agreements and we would like to see those lived up to in every respect, not only in the letter but in the spirit of those agreements.

• 1035

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank the Minister for his presentation. As he was on two occasions referring to potential difficulties of the Canadian trucking industry with deregulation, I would like him to expand a little bit in this regard.

In his presentation he recommends that reform be implemented in a consistent manner throughout Canada. He goes on to say that if necessary there should be federal legislation to make sure there is national uniformity.

Mr. Minister, are you and your colleagues currently consulted by the federal Ministers? Is there a working committee in place to try to achieve this uniformity? Where are you in this regard?

Mr. Plohan: Yes, of course the Council of Ministers responsible for transportation meets regularly and, since trucking transportation is shared jurisdiction in Canada, there is discussion and consultation on an ongoing basis. Of course that led to the memorandum of understanding that was signed last February with regard to the reform of trucking regulation in the country.

[Translation]

M. Plohan: Lorsque c'est possible, oui, monsieur le président. Il y a toutefois bon nombre de services difficiles à quantifier. Les autres le sont certainement beaucoup plus, et ils devraient donc être subventionnés directement lorsqu'ils se conforment tout à fait aux règles. Je ne vois aucune objection à cela. Il reste toutefois des services très difficiles à chiffrer.

Il serait certainement conforme à l'esprit ayant présidé à la stratégie économique de développement régional qu'on continue à renforcer le domaine de développement encouragé de tout temps dans notre pays plutôt que de le voir se détériorer. D'autres régions du pays qui disposent d'autres points forts, en bénéficient aux dépens de régions plus défavorisées sur le plan des ressources ou des richesses.

Pour ce qui est du siège social du CN, Edmonton et l'Alberta disposent de beaucoup d'autres sources de richesse étant donné le pétrole et le gaz situés à l'intérieur des frontières provinciales. Nous ne bénéficions pas de cela au Manitoba; nous avons d'autres ressources ou avantages cependant, dont notre situation géographique. Il me semble que même quelqu'un à l'imagination débridée ne pourrait en arriver à la conclusion qu'il serait plus efficace et plus économique de transporter le siège social de Winnipeg à Edmonton. Sur le plan économique, ou par justice pour le développement régional, cela paraîtrait absurde pour notre pays. Cette question nous préoccupe beaucoup et nous voulons continuer à nous y appliquer. Nous avons une responsabilité et des accords contractuels, et nous voudrions voir respecter ces derniers non seulement à la lettre, mais également selon l'esprit.

Le président: Je vous remercie, monsieur Blaikie. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais remercier le ministre de son exposé. Le ministre a mentionné à deux reprises les difficultés potentielles que poserait la déréglementation au secteur du camionnage canadien, et j'aimerais qu'il nous parle un peu plus longuement de cette question.

Le ministre recommande, dans son exposé, d'appliquer la réforme de façon uniforme dans tout le Canada et qu'à cet effet, si besoin est, il faudrait élaborer une loi fédérale dans ce sens.

Monsieur le ministre, est-ce que les ministres du gouvernement fédéral vous consultent, vous et vos collègues? Un comité a-t-il été mis en place pour parvenir à cette uniformité? Où en êtes-vous à ce point de vue?

M. Plohan: Le Conseil des ministres responsable des transports se réunit régulièrement et les discussions et consultations se poursuivent de façon permanente, puisque le transport par camion relève de la compétence fédérale et provinciale au Canada. C'est ce qui nous a amenés à signer en février dernier un protocole d'entente sur la réforme de la réglementation du camionnage dans le pays.

[Texte]

One of the provisions of that memorandum of understanding was the move towards a reverse onus for entry into the trucking industry. It was felt that would make for a fairer and more balanced hearing process.

However, upon further consultation with the industry and with labour, we frankly believe that it cannot work the way it is outlined at the present time. You will indeed have 10 or 12 transport boards across this country forming policy on social and economic objectives rather than governments doing it. There will be a great deal of inconsistency, and that really concerns us.

We may have some transport boards that would try to apply the reverse onus test seriously. In some cases the choice to allow greater international trade by allowing an American carrier to have access to the Canadian markets would be at the expense of social and economic considerations within the country. That could lead to retaliatory action. In other cases the boards may take the position that they are not going to apply anything other than straight fitness tests, and a fitness test has not been developed at this point.

I am concerned that what we would be doing is in fact insidious deregulation when in fact we have not said what we want in terms of entry requirements into trucking. We want to study that first. So we are saying that we should hold off on the reverse onus. Do not implement it, because it cannot work; it will amount to deregulation. Let us wait until we have developed a fitness test. Let us wait until we have done the studies that will determine what the impact will be on Canadian-based carriers vis-à-vis the Americans—the impact on labour, hours of work legislation, safety. Let us look a little deeper into those consequences and take some steps to ameliorate them before we move holus-bolus ahead.

Mr. Ouellet: What you are expressing here, is it the view of Manitoba or the view of all the provincial Ministers? Was this already conveyed to the federal authorities? Have they responded to it? Are they going to change this aspect? What is the situation at the present time in this regard?

• 1040

I asked the questions because as you know, legislation should be introduced in the early part of the new year.

Mr. Plohma: It is a good question. The fact is that I did convey these concerns at the Vancouver meeting of the Council of Ministers in early October. There was not a feeling around the table of the Council of Ministers to back off on those proposals, for whatever reasons. I do believe there is an understanding of those concerns and problems, particularly at the staff level of a number of the governments, and I think there is more realization of the consequences of moving to reverse onus than there was a year ago. So I think it is moving in the right direction. However, I am concerned about this

[Traduction]

Une des dispositions de ce protocole d'entente consiste à déplacer le fardeau de la preuve requise dans l'obtention d'un permis de camionnage, ceci afin d'introduire plus de justice et d'objectivité à la procédure d'audience.

Mais après discussion avec les représentants du secteur du camionnage et des camionneurs, nous en sommes arrivés à penser que la procédure actuellement prévue se révélera impossible à exécuter. Vous vous trouverez dans ce pays devant une dizaine ou une douzaine de commissions des transports qui se substitueront aux gouvernements pour adopter des lignes de conduite qui auront des répercussions sociales et économiques. Les illogismes proliféreront, et ceci nous inquiète au plus haut point.

Certaines commissions des transports voudront appliquer à la lettre la disposition sur le déplacement du fardeau de la preuve. Dans certains cas, la volonté de promouvoir les échanges internationaux en autorisant les transporteurs américains à prendre pied sur le marché canadien s'exercerait à l'encontre des préoccupations sociales et économiques de notre pays. Ce qui pourrait déclencher des mesures de rétorsion. Dans d'autres cas, les commissions peuvent décider qu'elles n'exigeront rien d'autre qu'un test d'aptitude, mais pareil test n'a pas encore été mis au point.

Nous nous livrerions, en fait, à une déréglementation insidieuse mais sans avoir précisé quelles sont les conditions à remplir pour ouvrir une entreprise de camionnage. C'est ce que nous devrions d'abord décider. Nous pensons donc qu'il convient d'attendre pour le déplacement du fardeau de la preuve, de ne pas l'appliquer tel quel parce que cela ne marchera pas et que cela équivaldrait à une déréglementation. Il faut d'abord mettre au point un test d'aptitude et faire faire les recherches qui permettront de prévoir les incidences que ces mesures auront sur les transporteurs canadiens par rapport aux transporteurs américains, incidence en matière de main-d'oeuvre, de lois sur les horaires de travail, de sécurité. Examinons d'un peu plus près quelles seront ces conséquences et prenons des mesures pour en diminuer l'impact, au lieu de foncer dans le brouillard.

M. Ouellet: Est-ce l'opinion du Manitoba que vous exprimez ou celle des ministres des provinces? En avez-vous fait part au gouvernement fédéral? A-t-il réagi, et comment? Se décidera-t-il à suivre vos recommandations? Où en est actuellement la question?

Si je vous pose ces questions, c'est parce que, comme vous le savez, la loi doit être adoptée au début de la nouvelle année.

M. Plohma: Vous avez raison de me la poser. J'ai exposé mes réserves à la réunion de Vancouver du Conseil des ministres au début d'octobre mais, pour toutes sortes de raisons, le Conseil n'avait pas l'intention de revenir sur ses propositions. Je crois qu'on se rend compte, en particulier les fonctionnaires de certains de ces gouvernements, des difficultés que cette mesure risque de soulever et qu'on se rend mieux compte qu'il y a un an des conséquences qu'elle pourrait avoir. Nous semblons donc aller dans la bonne direction mais j'aimerais que la sensibilisation à ce problème ne se limite pas

[Text]

being reflected at a policy level and not just at the bureaucratic level at the present time.

Mr. Ouellet: When you say federal legislation should be used to ensure national uniformity, is there a general consensus among the provinces in this regard, or are you a unique player advocating this?

Mr. Plozman: I think there was enough concern around the table. Certainly it has been voiced. It is not the preferable route for the provinces. They would prefer to retain these powers within the provincial jurisdiction. However, they all believe there needs to be a workable policy that can be uniformly implemented—and I am speaking maybe for some of them rather than just for myself. But that is my feeling: that there is a strong feeling that there has to be a uniform method of dealing with the trucking regulations across the country. If it means having to go to amendments, or proclaiming and putting into effect federal amendments, then that might be the only way to go; and that is what we are suggesting, because we think that is absolutely essential.

I should say a study was even agreed to, at our suggestion, at the Vancouver meeting, to determine the impacts on the Canadian trucking industry from the American takeover . . . or growth into Canada.

Mr. Ouellet: Do you think at least the federal government should wait until this study is completed before going ahead and implementing its regulation of extra-provincial trucking?

Mr. Plozman: We have taken that position; that we should have more information on all these aspects before moving forward with implementation. That is the only responsible way to proceed. I think the federal Minister has stated the spirit of that on other occasions. He feels we should not just move forward with deregulation in the way that has taken place in the United States. However, it has not been reflected in the actual results in action at the present time, and that is of concern. I think we should first of all be getting this information before we proceed. To my knowledge, it is not available.

Mr. Ouellet: In your brief, Mr. Minister, you favour expanded intra-switching limits. May I ask you how far these limits should be expanded?

Mr. Plozman: It could be tailored to the individual regions of the country. Certainly Winnipeg . . . the whole area should be incorporated in an inter-switching agreement, rather than the arbitrary four-mile limit that currently exists. That may be the case in other major centres as well.

Mr. Ouellet: You mean it could expand to an entire province.

Mr. Plozman: Not the entire province, but a particular zone, a metropolitan area, for example, like Winnipeg.

[Translation]

au rang des fonctionnaires, mais se traduise également dans les lignes de conduite.

M. Ouellet: Lorsque vous dites que la loi fédérale devrait imposer l'uniformité, y a-t-il entente des provinces sur ce point ou bien ne prêchez-vous que pour votre paroisse?

M. Plozman: J'ai eu l'impression, au Conseil des ministres, qu'on me comprenait et certains m'ont même approuvé. Ce n'est pas la route de prédilection pour les provinces, qui préféreraient conserver ces pouvoirs. Toutes considèrent cependant qu'il faut mettre en place une réglementation applicable, et applicable de façon uniforme et je crois parler au nom de quelques-uns des représentants des provinces aussi bien que de moi-même. Mais personnellement je considère en tout cas qu'il faut appliquer une méthode uniforme à la réglementation du camionnage dans tout le pays. La seule façon d'y parvenir, peut-être, est de promulguer des amendements fédéraux, auquel cas il faudra s'y résoudre, parce que c'est absolument essentiel.

J'ajouterais qu'il avait été décidé, lors de la réunion de Vancouver, et sur notre proposition, de faire faire une étude sur les conséquences pour le secteur du camionnage canadien de la prise de contrôle américaine . . . ou de l'accès des États-Unis au marché canadien.

M. Ouellet: Pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait attendre les résultats de cette étude avant de donner le feu vert à la réglementation sur le camionnage international?

M. Plozman: C'est la position que nous avons adoptée, à savoir que nous devrions avoir plus d'informations sur la question avant de passer à l'adoption de cette réglementation. C'est la seule façon judicieuse de procéder. Le ministre fédéral a mentionné à d'autres occasions dans quel esprit cette mesure était prise, et a dit que nous ne devrions pas adopter la déréglementation de la façon dont l'ont fait les États-Unis mais, à l'heure actuelle, ces déclarations ne se sont pas traduites dans des actes, et c'est ce qui nous inquiète. Nous ne devrions agir qu'à bon escient, et obtenir avant d'agir l'information nécessaire, dont nous ne disposons pas, à ma connaissance, à l'heure actuelle.

M. Ouellet: Dans votre mémoire, monsieur le ministre, vous recommandez d'étendre les limites de mises en commun des voies. Jusqu'où ces limites devraient-elles être repoussées?

M. Plozman: Cela pourrait dépendre des régions. Dans le cas de Winnipeg . . . toute la région devrait faire l'objet d'une entente de mise en commun des voies, plutôt que de s'en tenir, comme actuellement, à la limite des quatre milles. Il se peut que ce soit également le cas dans d'autres centres.

M. Ouellet: Vous voulez dire qu'on pourrait les étendre à toute une province.

M. Plozman: Pas à toute la province, mais à une zone donnée, par exemple la zone métropolitaine de Winnipeg.

• 1045

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Minister, in your brief, you say subsidies should be given to

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le ministre, vous parliez dans votre exposé de subventions à

[Texte]

transportation and to the exporters or exports. In the region of the country I represent, our two main exports are fish and forest products. Our major market is the United States, which claims that we are too heavily subsidized already. As a result, this has cut down on our ability to develop economically.

Do you believe the subsidies should be given directly to the transporter?

Mr. Plozman: I think we have to continue to subsidize transportation in this country. I do not think the Americans can, in any way, say they are clean of subsidization. My understanding is that they are probably as heavily subsidized in transportation as any nation, but certainly more than we are in Canada. I do not think that they are coming forward from a clean position when they are saying that we are subsidizing too heavily. I think we just have to look at the American situation in depth to understand that they have, as I said, an elaborate system of subsidies.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we go back to the question of transportation and regional development, it seems to me—I say “it seems to me” but I would like to have your opinion on it—before we go into massive subsidies and massive transportation development, regardless of the region, do you not also think, with respect to the entrepreneur in the private market, that transportation development could come after the industries begin to experience greater growth? In other words, I am questioning whether we are putting the cart before the horse.

Mr. Plozman: No, I do not think so. I think development historically has taken place where transportation services exist and have been provided. You cannot expect that there is going to be the kind of economic regional development in the Province of Manitoba, if our captive shippers or potential captive shippers are going to be subsidizing the confidential contracts and the lower rates that are there in more competitive areas of the country.

We do not stand to benefit in this area from such a policy because the competition just does not exist to the same extent. We are not going to benefit from lower rates as a result of it. We have to put in place particular policies that will provide for developmental rates, for example. Then when a new industry wishes to locate in a particular area of the province, they will have access to lower rates initially to help them develop, which can be phased out over a period of time. Incidentally, we think the only place where a rate could be less than compensatory is where it is a developmental rate. Such a concept should be enshrined in this legislation to allow for development to take place.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we continue along the line for transportation development, let us assume an industry wants to open up, be it a rail line or whatnot. What would you consider to be the federal share for the cost and the provincial share? Would you say that the federal should be paying the full shot?

Mr. Plozman: I said earlier that we do not believe it is fair to look at efficiencies in transportation by simply removing the

[Traduction]

accorder aux transports et aux exportateurs ou aux exportations. Dans la région que je représente, les deux principales exportations sont le poisson et les produits forestiers. Nous avons pour principal marché les États-Unis, qui s'élèvent contre les subventions dont nous bénéficions, ce qui porte atteinte à nos chances d'expansion.

D'après vous, les subventions devraient-elles être versées directement aux transporteurs?

M. Plozman: Je crois que nous devons continuer à subventionner les transports dans ce pays. Les Américains ne devraient pas se targuer de ne pas avoir de subventions, car leurs transports sont aussi subventionnés que ceux d'autres nations, et certainement plus que les nôtres. Ils n'ont donc pas lieu de nous reprocher de verser trop de subventions. Nous devons examiner la situation américaine de près pour comprendre, comme je l'ai dit, qu'eux aussi ont un système complexe de subventions.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour en revenir à la question des transports et du développement régional, il me semble—mais c'est suggestif et j'aimerais avoir votre opinion là-dessus—qu'avant d'accorder de grosses subventions et d'encourager le développement des transports, quelle que soit la région, il vaudrait mieux, ne pensez-vous pas, n'encourager cette expansion qu'après avoir constaté une amélioration de la production industrielle? Autrement dit, ne mettons-nous pas la charrue avant les boeufs?

M. Plozman: Non, je ne le crois pas. On a constaté que le développement se produit là où les services de transports ont déjà été mis en place. Vous ne pouvez guère vous attendre au développement économique régional au Manitoba si les transporteurs «captifs», ceux qui n'ont pas d'autre choix de moyens de transport, doivent subventionner les contrats confidentiels et les taux moins élevés qui prévalent dans les régions plus compétitives du pays.

Nous n'avons pas de profit à tirer de telles mesures, parce que la concurrence n'existe pas dans la même mesure et nous n'allons pas profiter d'une baisse des tarifs. Nous devons adopter certaines mesures qui feront place, par exemple, aux taux progressifs. Lorsqu'une nouvelle industrie voudra s'implanter dans une région, elle bénéficiera au début de tarifs plus bas pour l'aider à démarrer, et ces avantages diminueront avec le temps. Mais c'est le seul cas où les tarifs devraient être inférieurs aux coûts, à savoir au stade du développement et cette notion devrait être incorporée à la loi afin d'encourager l'expansion.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour en rester à la question du développement des transports, supposons qu'une industrie veuille s'implanter quelque part, une voie ferrée par exemple. Comment les gouvernements fédéral et provincial devraient-ils partager l'addition, à vos yeux? Est-ce que ce serait au gouvernement fédéral de le faire tout seul?

M. Plozman: J'ai dit tout à l'heure qu'il ne nous paraît pas juste d'envisager de rendre les transports plus efficaces en

[Text]

costs from one jurisdiction and shifting them onto another. There is no efficiency in it. It simply means that other taxpayers are having to pick up the costs. In many cases, it is the have-not provinces, as we know them, namely, those that have not developed perhaps to the potential that others have to the extent that others have been developed. They are least able to pay the additional costs of providing transportation infrastructure.

I do not believe it is fair to say that those areas of the country should have to pick up from what is now a federal responsibility, in the rail mode particularly.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): One final question, Mr. Chairman.

• 1050

The Chairman: I gather the question is that, if it is a federal responsibility, the federal people should pay the whole shot. If it is a mixed bagatelle, then there could be some sharing.

Mr. Plohan: Yes, what you have if you do not have that is a growing economic disparity between the have and have-not areas in the country. You talk about federal responsibility, though, that there is that move in the efficiency objective in the railways to see those branch lines being abandoned throughout the province. We have an extensive and elaborate branch line system still in the province of Manitoba, and that is where you get into the cost transference. If you have those lines abandoned, the provinces are going to have to pick up that infrastructure, and we do not believe they should have to do that without due compensation for doing it.

The Chairman: Your last question, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Minister has answered my last question.

The Chairman: He did? That is good.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I think I will just put a qualifier on it. Branch-line abandonment under what conditions, what percentage of usage? Do you think there should be a minimum before a branch line is abandoned? If the federal government is picking up the cost, and if we say all the branch lines have to be kept open, and if there is only a 20% or 30% usage, do you not think there should be some mechanism there so that, if the province wants to keep it open under those conditions, they should pick up the tab?

Mr. Plohan: It is not just a percentage usage; it is the potential for use for that line. In many cases we have mineral developments that are possible in areas where branch lines exist. That has to be considered. All the alternatives and the economic impacts have to be considered. It certainly should be shown that there is no future potential for that line in terms of economic development in that area of the province before it would even be considered for abandonment, and it should be ensured that it is indeed then a losing proposition on costs accrued to that particular operation of that particular line. If indeed, at the end of all that analysis considering all possible

[Translation]

déchargeant une juridiction pour transférer les coûts à une autre. Cela n'arrange pas les choses, et ce sont simplement d'autres contribuables qui doivent payer l'addition. Dans bien des cas, il s'agit des provinces les plus pauvres, celles qui n'ont pas mis en valeur toutes leurs ressources comme d'autres l'ont fait. C'est sur elles, qui en sont le moins capables, que pèsent le plus lourdement les coûts supplémentaires de l'infrastructure des transports.

Il me paraît injuste que ces régions soient obligées d'assumer ce qui était jusqu'ici une responsabilité fédérale, en particulier en ce qui concerne les chemins de fer.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Vous voulez dire que si c'est une responsabilité fédérale, c'est au gouvernement fédéral de payer le tout et si c'est une responsabilité partagée, la dépense devrait également l'être?

M. Plohan: Oui, autrement vous avez une disparité économique croissante entre les nantis et les démunis. Vous parlez de responsabilité fédérale, et c'est par souci d'efficacité que les chemins de fer envisagent l'abandon des lignes locales dans les provinces. Nous avons encore un système très étendu et complexe de lignes locales dans la province du Manitoba, et c'est là qu'il faut aborder la question de transfert de coûts. Si ces lignes sont abandonnées, les provinces vont devoir se charger de l'infrastructure et nous ne pensons pas qu'elles devraient le faire sans indemnisation.

Le président: Votre dernière question, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le ministre a répondu à ma dernière question.

Le président: Vraiment? C'est parfait.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'ajouterai toutefois une réserve. L'abandon des lignes locales à quelles conditions, à quel pourcentage d'usage? Ne devrait-il pas y avoir un minimum d'usage avant de décider d'abandonner une ligne? Si le gouvernement fédéral en assume les coûts, et si nous demandons que toutes les lignes locales soient maintenues alors qu'elles ne seront utilisées qu'à 20 p. 100 ou 30 p. 100, ne conviendrait-il pas de prévoir un dispositif permettant à la province de maintenir ces lignes dans ces conditions, et de payer la facture?

M. Plohan: Il ne s'agit pas que d'un usage en pourcentage, mais du potentiel d'usage de la ligne. Dans bien des cas, il existe des gisements de minerais qui sont exploitables là où il y a des lignes locales, et c'est ce dont il faut tenir compte. Il faut examiner toutes les autres options ainsi que les retombées économiques. Il faudrait prouver qu'il n'y a pas d'avenir possible pour la ligne, en matière de développement économique de cette région, avant de songer à l'abandonner et il faudrait s'assurer également que cette ligne fonctionnerait alors à perte. Si, une fois toutes ces analyses faites, on conclut que la ligne peut être abandonnée, nous demandons alors que

[Texte]

impacts it is deemed that the line could be abandoned, that is where we are saying the compensation must be paid to the municipalities and provinces and communities to offset the loss of that valuable infrastructure that has been there historically.

We could also refer you to appendix A in the brief, subsection 254.(3) of the Railway Act, which provides for criteria that should be considered and that we think should be retained.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gray.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, Mr. Minister, I would like to pursue the matter of extra-provincial traffic a little further, the extra-provincial/interprovincial. At the present time, national truckers are at a disadvantage compared to railways and airlines. In order to travel across the country, they have to go before a hearing in each province into which or through which they want to operate, costing from \$5,000 to \$25,000 according to figures given to us in British Columbia. Do your eight or nine firms that operate across Canada have any objection to these hearings in every province at which they have to appear before they can operate?

Mr. Plohma: Mr. Chairman, we have not advocated that there should be a status quo with regard to regulation in extra-provincial trucking. We have been proponents of reform of the regulatory process and streamlining so that there is less harassment or red-tape delays in being awarded authorities in various jurisdictions. So we have not objected to that portion of reform in extra-provincial trucking.

Mr. Taylor: Do you plan to continue the requirement for a hearing before a truck from Alberta can go through or enter into Manitoba?

• 1055

Mr. Plohma: No. We have agreed with that portion of the memorandum of understanding.

Mr. Taylor: Was there general agreement in the memorandum of understanding that all 10 provinces would eliminate the hearings for interprovincial traffic?

Mr. Plohma: There was not agreement to eliminate the hearing process. There was agreement to go to a different kind of hearing process that would involve placing greater onus on the interveners to prove that it is not in the public interest as opposed to the carrier or the person applying and proving that it is in the public interest to provide that service. It would just be a movement of the burden of proof and the onus of the two parties, but they were still going to go with a hearing process, called reverse onus, with a view to moving to a fitness only test at some time in the future, and that was to be studied.

We are saying, though, that this process of reverse onus cannot work, that in fact—and we are seeing it already—the carriers will just give up in trying to prove that it is not in the public interest and in fact you will have deregulation of entry and really no meaningful hearings, if hearings at all.

[Traduction]

les municipalités, collectivités et provinces soient indemnisées de la perte d'une infrastructure précieuse dont elles profitent depuis longtemps.

Nous pourrions également vous renvoyer à l'Annexe du mémoire, à savoir le paragraphe 250(3) de la Loi sur les chemins de fer, qui énonce les critères à envisager et qui, à notre avis, devraient l'être.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gray.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je voudrais pousser un peu plus loin la question de la circulation extraprovinciale, le trafic extraprovincial et interprovincial. À l'heure actuelle, les camionneurs canadiens sont désavantagés par rapport aux transporteurs par air et par rail. Pour franchir le pays, ils doivent comparaître en audience dans chaque province dans laquelle ils ont l'intention de circuler, ce qu'il leur revient entre 5,000 et 25,000\$, selon les chiffres qui nous ont été donnés en Colombie-Britannique. Est-ce que les huit ou neuf entreprises de camionnage qui circulent dans tout le Canada se sont élevées contre ces audiences dans chaque province, auxquelles elles doivent comparaître?

M. Plohma: Monsieur le président, nous n'avons pas préconisé le statu quo en matière de réglementation du camionnage extraprovincial. Nous sommes en faveur d'une réforme et d'une simplification de la réglementation, afin qu'il y ait moins de retard dû à la paperasserie et aux démarches pour obtenir les autorisations dans les diverses juridictions. Nous ne sommes donc pas contre la réforme ponctuelle du camionnage extraprovincial.

M. Taylor: Avez-vous l'intention de continuer à exiger une audience avant qu'un camion de l'Alberta soit autorisé à entrer au Manitoba ou à traverser cette province?

M. Plohma: Non, nous sommes d'accord sur cette partie du mémorandum d'accord.

M. Taylor: Avait-il été convenu dans ce mémorandum, que toutes les 10 provinces supprimeraient les audiences ayant trait à la circulation interprovinciale?

M. Plohma: Non, il n'y a eu aucune entente là-dessus, sauf celle d'adopter une autre forme d'audience qui obligerait les intervenants à prouver que ce n'est pas dans l'intérêt du public, alors qu'auparavant il incombait au transporteur ou au demandeur d'un permis de prouver que l'intérêt du public exigeait ce service. La charge de la preuve passe donc d'une des parties à l'autre, mais on n'en maintient pas moins les audiences et c'est ce qu'on appelle le renversement de la charge de la preuve, l'objectif étant, en dernier ressort, de n'exiger plus qu'un certificat d'aptitudes, ce qui restait encore à examiner.

Mais nous soutenons que ce renversement de la preuve est impraticable, qu'en réalité—nous le voyons déjà, les camionneurs n'essaieront plus de prouver que ce n'est pas l'intérêt public, et cela équivaudra à la déréglementation et à des

[Text]

Mr. Taylor: In Vancouver, in reply to a question, a truck operator stated that the Ministers at their last meeting were very close to agreement on eliminating these hearings entirely across Canada. Was that your understanding? You were at the Ministers' meeting. You arrived at the conclusion you came to from a paper, I suppose, but was there any such understanding among the provinces?

Mr. Plohman: The memorandum of understanding is there for all to see, and it was reconfirmed at that meeting. It calls for moving to reverse onus by January 1, 1987, I believe.

Mr. Taylor: But that would still require a hearing on convenience and necessity.

Mr. Plohman: Well, it would have a number of other criteria that would be considered, including social and economic issues.

Mr. Taylor: There would still have to be a hearing.

Mr. Plohman: That is right.

Mr. Taylor: So if Alberta truckers want to go through Manitoba then they have to come here and pay witnesses and so on to prove that it is in line with your policy in Manitoba.

Mr. Plohman: Not for coming through Manitoba, no.

Mr. Taylor: For entering into or going through.

Mr. Plohman: We have agreed that motor transport boards would specify authorities to the borders only, in each jurisdiction, and the rest is the responsibility of the receiving jurisdiction.

Mr. Taylor: So if they came into then there was to be a hearing; if they were just simply passing through...

Mr. Plohman: [Inaudible—Editor] ... particular point in the province.

Mr. Taylor: If they are passing through without opening their doors then there would be no hearing?

Mr. Plohman: That is correct.

Mr. Taylor: At least that has gone part of the way.

Mr. Plohman: Yes.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I want to pursue a little more the trucking industry, particularly how it relates to Manitoba. Does the trucking industry in this province pay 100% of its share of using Manitoba's highways?

Mr. Plohman: Certainly not. As a matter of fact, I think the highway system across the country is probably the most subsidized of any mode of transportation.

[Translation]

audiences, si tant est qu'elles subsistent, qui n'auront pas de sens.

M. Taylor: À Vancouver, en réponse à une question, un camionneur a déclaré que lors de leur dernière réunion, les ministres avaient été sur le point de consentir tous à supprimer ces audiences dans tout le Canada. Vous qui avez assisté à cette réunion des ministres, était-ce là votre impression? C'est un document qui vous a mené à votre conclusion, je pense, mais un consensus se dégagait-il entre les provinces?

M. Plohman: Le mémorandum d'accord peut être consulté par tous. Reconfirmé à cette réunion, il prévoit le renversement de la preuve à partir du 1^{er} janvier 1987, je crois.

M. Taylor: Mais il n'en serait pas moins nécessaire d'avoir une audience pour prouver la nécessité et la commodité du service.

M. Plohman: Il faudrait tenir compte d'un certain nombre d'autres critères, dont les questions économiques et sociales.

M. Taylor: Mais une audience n'en serait pas moins nécessaire.

M. Plohman: C'est exact.

M. Taylor: Si les camionneurs de l'Alberta veulent donc traverser le Manitoba, ils doivent venir ici et payer des témoins pour prouver qu'ils se conforment aux règles du Manitoba.

M. Plohman: Mais pas pour traverser le Manitoba.

M. Taylor: Pour y entrer ou pour le traverser.

M. Plohman: Nous sommes convenus que les commissions de transport routier délivreraient dans chaque juridiction des autorisations seulement jusqu'aux frontières et qu'au-delà, cela relève de la juridiction d'accueil.

M. Taylor: S'ils entrent donc dans la province, il doit y avoir audience, mais s'ils ne font qu'y passer...

M. Plohman: [Inaudible—Éditeur] ... à un endroit précis de la province.

M. Taylor: S'ils passent sans ouvrir leur portière, il n'y aurait donc pas d'audience?

M. Plohman: C'est bien cela.

M. Taylor: C'est déjà mieux.

M. Plohman: C'est vrai.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Taylor. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Je m'en tiendrai à cette question du camionnage, en particulier au Manitoba. Les camionneurs de cette province payent-ils leur part complète pour l'utilisation des autoroutes du Manitoba?

M. Plohman: Certainement pas. Le réseau d'autoroutes du pays est probablement le mode de transport le plus subventionné.

[Texte]

Mr. Angus: Have you done any Manitoba-specific studies to indicate the shortfall in terms of trucking as opposed to other highway usage?

Mr. Plohm: I do not think we have any figures that would show exactly what proportion they should be paying. If you are going to base it on a user-fee basis then what the trucking industry should be paying directly through registration licence fees really has not been determined. Of course, there is revenue generated through registration, licence, and fuel taxes, but it still falls far short of paying for the highway system to any great degree. I do not have a percentage on that.

• 1100

Mr. Angus: The reason I ask is because obviously we are comparing rail and road. The inference by the trucking industry is that they want to get that traffic, and in effect they are being subsidized by the provincial governments and by the municipalities in terms of the provision of their road bed, whereas they object vehemently to any further subsidies to railroads.

But following on that, is it your impression that in a deregulated environment for trucking, where freedom to enter is a matter of course, there is no prohibition on new firms getting into the business? Is that going to lead to a larger number of trucks on Manitoba's highways; and, if so, what is going to be the impact on highway safety?

Mr. Plohm: I do not believe that will necessarily mean there is going to be a large increase in the number of trucks. There may be some movement from certain firms that are in place at the present time moving out because of others coming in. But generally there is a finite amount of freight that has to be moved, so the total number of trucks is not going to increase.

The point in terms of the relative position of trucking versus rail is where you would get the greater amount of trucking taking place. If it were more attractive, if the rates were lower, there would be more shippers using the trucking mode, if they did not have any other alternative in branch lines. That is where it comes in, and what you see then is a transference to an expensive alternative infrastructure having to be provided and the provinces having to pick up those additional costs.

The impact then is felt in safety as well, because if we are not able to provide financially for that increase in expenditures in infrastructure, you are going to have a deteriorating road system which has impact on safety. That is a major concern to us; and I do not know that it is an efficient use of resources overall in the country to see massive expenditures on alternate infrastructure to take the place of what is there already.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Chairman, just a brief comment. I think one of the things we are learning is that even with the assurance of the Minister that safety is not a matter for debate—that it will not be compromised; that there are some realities about shifting in

[Traduction]

M. Angus: Avez-vous fait dans votre province des études précises pour déterminer quel était l'écart entre ce qu'ils payent et ce qu'il en coûte, par rapport à d'autres usagers des autoroutes?

M. Plohm: Nous n'avons pas de chiffres qui montrent exactement quelle proportion les camionneurs devraient payer. S'il vous faut vous fonder sur les redevances d'usage, on n'a pas calculé ce que le secteur du transport routier devrait payer directement pour l'obtention du permis de circuler. Certes, l'enregistrement, le permis et les taxes sur le carburant produisent des recettes, mais c'est toujours encore bien en-dessous de ce que coûte le réseau routier, je ne sais pas ce que cela représente comme pourcentage.

M. Angus: La raison pour laquelle je pose cette question, c'est que nous sommes en train de comparer les transports routiers et les transports par rails. Les camionneurs réclament leur part des transports, mais ils sont en réalité subventionnés par les gouvernements provinciaux et par les municipalités, alors qu'ils s'élèvent avec véhémence contre toute subvention supplémentaire qu'on accorderait aux chemins de fer.

Mais avez-vous l'impression que s'il y avait déréglementation pour le camionnage, si l'on pouvait entrer dans une province sans formalité, rien n'interdirait à de nouvelles entreprises de pénétrer sur le marché? Est-ce que cela signifie qu'un nombre plus grand de camions circuleront sur les autoroutes du Manitoba et, dans l'affirmative, quelles en sont les répercussions pour la sécurité de ces routes?

M. Plohm: Cela ne signifie pas nécessairement qu'il y aura une augmentation sensible du nombre de camions. Certaines entreprises qui sont à l'heure actuelle sur le marché en sortiront peut-être, parce que d'autres y entreranno, mais le volume du transport est limité et le nombre total de camions ne va pas augmenter.

En ce qui concerne la position du camionnage par rapport aux rails, la question qui se pose est de savoir où se fera le gros du camionnage. Si ce transport offrait de meilleures conditions, si les tarifs étaient plus bas, plus de transporteurs se serviraient de camions, s'ils n'avaient pas le choix, s'il n'y avait pas d'embranchements. C'est là que se pose le problème, c'est là que vous voyez le transfert à une autre infrastructure coûteuse, transfert que doivent financer les provinces.

Dans ce cas la sécurité en souffre également, parce que si nous ne sommes pas en mesure de payer cette augmentation de l'infrastructure, le réseau routier se détériorera au détriment de la sécurité. Voilà ce qui nous préoccupe, et cela ne me paraît pas un bon usage des ressources du pays que d'engloutir d'énormes sommes dans de nouvelles infrastructures pour remplacer celles qui existent déjà.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Monsieur le président, une simple petite observation. Nous pouvons en tirer une leçon, à savoir que même si le Ministre nous assure que la sécurité n'est pas en jeu, aucun compromis ne sera fait à son sujet; que le changement de mode de

[Text]

modes that do have an impact on safety, although not in the context of what we think of in terms of the safe operation of vehicles or railroad—if you have more trucks on the highways, just by the law of averages you are going to have more accidents, and that is going to have an impact on society as a whole. Thank you.

The Chairman: I will not comment on your observation, Mr. Angus. I understand what you are saying, but the highways often are a dangerous place to be if you do not take care.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Minister, just to supplement what Mr. Taylor was asking on the matter of the trucking—the 10 provincial jurisdictions and then there is also a federal jurisdiction. Have there been any discussions regarding your agreement in the case of extraprovincial trucking—in other words, international trucking between Canada and the United States—and interprovincial trucking of reaching one set standard for the whole country; that the matter of licence fees and gasoline taxes, and so forth, still be with the provinces, but that there be one set of standards, whether or not that truck was stopping in your province to unload something, if it was going from, say, Toronto to Calgary, going through four provinces, would it not make sense to have one set standard for hearings, licensing and so forth? Of course, the part of the trucking that is within the province only would still remain with the province.

• 1105

Mr. Plohan: Yes, of course the whole purpose of moving towards a fitness test for entry into trucking was a desire to move towards a more uniform approach. I do not think the interim step that is suggested—and that is what I have stated already in terms of the reverse onus—will in fact result in uniformity at all. It will be quite the opposite. The proposal is that it is necessary to treat extraprovincial trucking between provinces and international trucking the same; that if we do not, the pressures from the Americans to retaliate are going to be very great.

I think at the present time the entry test that is there is perceived as fair. All carriers are treated equally in the hearing process, so we can get away with that at the present time in so far as the Americans are concerned, but if we move to a reverse onus test, I think we are going to have less uniformity and a great deal of difficulties with the American situation there.

There is a move to more uniformity in applying the entry test. We are saying that if the present system being proposed does not result in uniformity, which we do not believe it will, then there may be a role for the federal jurisdiction in that area.

Mr. Benjamin: One other point, Mr. Chairman; I am back to branch lines again. I will start off with saying that I understand, for example, that the State of Iowa found it was

[Translation]

transport a des répercussions sur la sécurité, bien que ce ne soit pas à propos de la circulation des véhicules ou des trains, mais s'il y a plus de camions sur les autoroutes, il découle de la loi des moyennes que vous allez avoir plus d'accidents, avec des conséquences pour la société toute entière. Je vous remercie.

Le président: Je ne commenterai pas votre observation, monsieur Angus, et je vous comprends, mais les autoroutes sont souvent des endroits dangereux si vous n'êtes pas prudent.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur le ministre, une petite question complémentaire à celle de M. Taylor à propos du camionnage: parlant des 10 juridictions provinciales, vous dites qu'il y a également la juridiction fédérale. Y a-t-il eu des discussions sur votre accord portant sur le camionnage extra-provincial; autrement dit, le camionnage international entre le Canada et les États-Unis, ainsi que le camionnage interprovincial, en vue de s'entendre sur des normes communes à tout le pays? Est-il entendu que les droits sur les permis, les taxes d'essence et autres relèveront des provinces et qu'on adoptera des normes uniformes, que le camion s'arrête ou non dans votre province pour décharger, s'il se rend par exemple de Toronto à Calgary et traverse quatre provinces? Ne serait-il pas plus logique d'adopter des règles uniformes pour les audiences, la délivrance de permis, etc.? Bien sûr, seule la partie de l'industrie du camionnage qui dessert l'intérieur de la province resterait rattachée à la province.

M. Plohan: Oui, bien sûr, toute la raison d'être de la vérification de la santé opérationnelle d'une société désireuse d'entrer dans l'industrie du camionnage était de tendre vers une normalisation de la procédure. Je ne pense pas que l'étape temporaire suggérée—et c'est ce à quoi j'ai fait plus tôt allusion en parlant d'inversion du fardeau de la preuve—puisse favoriser l'uniformisation en quoi que ce soit. Bien au contraire. Selon la proposition, il est nécessaire de traiter sur un pied d'égalité le transport par camion entre provinces et le transport international; dans le cas contraire, les Américains risquent de se montrer très favorables à des représailles.

A l'heure actuelle, je crois qu'on estime dans l'industrie que le contrôle à l'entrée est juste. Tous les transporteurs sont traités de la même façon dans le cadre des procédures d'audition, de sorte que cette manière de faire convient parfaitement aux Américains; par contre, si nous adoptons le système d'inversion du fardeau de la preuve, alors je crois que nous briserons l'uniformité et que nous nous acheminons vers des difficultés avec les Américains.

On tend vers l'uniformité avec le contrôle à l'entrée. Et nous affirmons que si le système tel qu'il est proposé à l'heure actuelle ne favorise pas l'uniformisation, et nous croyons que tel sera le cas, le gouvernement fédéral peut être appelé à jouer un rôle dans ce domaine.

M. Benjamin: Une autre précision, monsieur le président; je reviens pour cela à la question des filiales des compagnies de transport. Je dirai tout d'abord que je comprends que l'État de

[Texte]

cheaper for the state itself to pay subsidies for retaining branch lines than it was to tear them up and then upgrade their system of county and state roads. The state would also face the costs of what happens to communities. Therefore, they got right into it.

• 1110

I think there are two or three other states doing the same thing. When you balance up the costs on one side of the argument versus the costs on the other side, is it not correct that—it is probably even more germane here in Canada and in the three Prairie provinces in particular—what it would cost municipalities and the provinces to upgrade the standards of their roads, both municipal and provincial, and what additional maintenance would cost would outweigh the cost of the subsidy on the railway line? Is this your view? Have your officials done any I have always felt that we have only looked at the costs on one side of the coin, but we have not looked at the costs on the other.

Mr. Plohma: As we have said earlier, we are certainly not a mirror image of the United States. The federal jurisdiction there is picking up tremendous amounts of the costs of the road system in the United States. I understand it was \$204 million in Minnesota alone this year, which is coming from federal funds.

This does not happen in Canada; at least, it does not happen in western Canada. There are some agreements for roads in the Maritimes, but Manitoba has received very little from the federal jurisdiction over the years, even on our major interprovincial routes. We have received about \$30 million since 1960 on the TransCanada Highway out of total costs of \$160 million, and this is all.

We are not in the railway business. We do not think the provinces should be having to pick up what is now a federal responsibility or to offset the reductions in expenditures at the federal level on the backs of the provinces. This is particularly so for provinces such as ours, which certainly cannot afford to pick up the additional infrastructure costs.

Mr. Benjamin: No, I was not suggesting the provinces do similar to the State of Iowa by starting to run branch lines or railway lines. However, I am concerned if the federal authority in branch-line abandonment in Canada concentrates on the railways' claims of costs and losses and does not look into the costs on the other side. Have your officials done any

Mr. Plohma: Yes.

Mr. Benjamin: It should be enough then to persuade the national government to retain a branch line rather than abandon it and shift greater costs to the provinces and the municipalities.

Mr. Plohma: Yes, we agree with what you are saying. They have not looked at the other side it. This is why we undertook

[Traduction]

l'Iowa, par exemple, ait découvert qu'il était préférable de subventionner certaines lignes secondaires plutôt que de les abandonner et de procéder à la réfection de leurs routes. L'État aurait également eu à assumer toute répercussion sur les collectivités. Voilà ce qu'ils ont décidé de faire.

Je crois que deux ou trois autres États ont pris la même décision. Lorsque l'on compare les coûts d'un côté et de l'autre, n'est-il pas vrai—et cela s'applique vraisemblablement encore plus au Canada et aux trois provinces des Prairies en particulier—qu'il en coûterait davantage aux municipalités et aux provinces de rénover leurs réseaux routiers municipaux et provinciaux, sans parler des frais d'entretien, que de subventionner certaines lignes de chemin de fer? Est-ce ce que vous pensez? Vos collègues ont-ils fait des études à ce sujet? Votre ministère des Affaires municipales s'est-il penché sur la question? J'ai toujours pensé que nous avions examiné les coûts d'un côté et pas de l'autre.

M. Plohma: Comme nous l'avons dit antérieurement, le Canada n'est pas le portrait fidèle des États-Unis. Le gouvernement américain prend en charge une partie importante des coûts de réfection du réseau routier des États-Unis. Je crois savoir que le gouvernement américain accordera 204 millions de dollars au seul Minnesota cette année.

Ce n'est pas le cas au Canada, du moins dans l'Ouest. Le gouvernement fédéral prend en charge une partie des frais dans les provinces Maritimes, mais le Manitoba n'a reçu que peu d'argent du gouvernement fédéral au fil des ans, même lors de la réfection de nos principales routes interprovinciales. Depuis 1960, sur un total de 160 millions de dollars utilisés pour rénover la Trans-Canadienne, le gouvernement fédéral ne nous a versé que 30 millions de dollars.

Nous ne possédons pas de compagnie de chemin de fer. Nous ne pensons pas que les provinces devraient prendre en charge ce qui est devenu une responsabilité fédérale ou compenser les diminutions de dépenses décidées par le gouvernement fédéral. Ceci s'applique particulièrement à une province comme la nôtre qui ne peut se permettre, c'est évident, de prendre en charge les coûts d'infrastructure supplémentaires.

M. Benjamin: Non, je ne disais pas que les provinces devraient copier le modèle de l'Iowa en exploitant des lignes secondaires ou des lignes ferroviaires. Cependant, la situation m'inquiète si ceux qui sont chargés de décider de l'abandon de certaines lignes secondaires ne retiennent que les frais et les pertes subies par les compagnies ferroviaires, sans tenir compte de l'ensemble de la situation. Vos collaborateurs ont-ils effectué des études en ce sens?

M. Plohma: Oui.

M. Benjamin: Ces études devraient suffire à persuader le gouvernement fédéral de conserver les lignes secondaires au lieu de les abandonner et d'en faire subir les frais aux provinces et aux municipalités.

M. Plohma: Oui, nous sommes entièrement d'accord. Le gouvernement fédéral ne s'est pas penché sur l'autre aspect de

[Text]

to quantify the costs of rail-line abandonment to the province within our department a number of years ago. We arrived at a figure of some \$52 million at the time. We are now undertaking under our subagreements a major study with a consultant that has been authorized by both federal and provincial parties. It seeks to quantify the additional costs of rail line abandonments to the provinces and the municipalities. We hope it will lead, once quantified, to recognition at the federal level that those costs must be compensated for to the provinces and municipalities.

• 1115

Mr. Benjamin: Would the study also conclude the costs to the private sector; ergo, the effect on small businesses and manufacturers or processors and what not in the prairie small towns and villages? That also has not been taken into account until now. Will your consultant be looking into that as well?

Mr. Plohan: We agree there are human costs and economic costs to communities when rail lines are abandoned. However, that is not forming part of the study. If we have alternate infrastructure, that is one step in the right direction, if that infrastructure is being paid for or subsidized by the federal level in lieu of having to continue to operate a branch line. We are not including those costs, Mr. Chairman, as part of the parameters of the study at this time, but we recognize that there are huge costs in that area as well.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you.

Are there any further questions? Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Minister, for coming up today.

My question possibly will be a fair one. At these hearings all the time, questions are thrown at people so that possibly, later on . . . They are trying to put you on the spot in the way of questioning so you will not . . . In other words, people like you try not to get caught on the clothesline.

Basically, we would like to read this in January 1986. You know that most of the work is done between the first and second reading and then it goes to committee, and then your problems can be addressed in those two. What kind of information would you need possibly to get this read in the House for the first time in January?

Mr. Plohan: I think it is necessary, Mr. Chairman, to have a copy of the draft legislation, first of all, so we know exactly, as provinces, at least what is being contemplated and what detailed steps are being taken to address a number of the concerns that we have raised: that the provision for economic development objectives be included in the transportation policy

[Translation]

la question. C'est la raison pour laquelle nous avons calculé il y a quelques années les coûts que représentait pour la province l'abandon de certaines lignes ferroviaires. À l'époque, ce chiffre était d'environ 52 millions de dollars. Dans le cadre de nos ententes auxiliaires, nous avons maintenant demandé à un expert conseil d'effectuer une autre étude avec le consentement du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial. Cette étude essaiera de quantifier les coûts supplémentaires que représente pour les provinces et les municipalités l'abandon de certaines lignes ferroviaires. Une fois cela réalisé, nous espérons que le gouvernement fédéral se rendra compte que les provinces et les municipalités doivent être indemnisées.

M. Benjamin: Cette étude comprendra-t-elle également tout ce qu'il en coûtera au secteur privé? Saura-t-on quels effets cela aura sur les petites entreprises, sur les fabricants, le secteur de la transformation dans les petites villes et villages des prairies? On n'en pas tenu compte non plus jusqu'à présent. Votre expert-conseil se penchera-t-il sur cette question également?

M. Plohan: Nous convenons que l'abandon de lignes ferroviaires entraîne des coûts humains ainsi que des coûts économiques pour les collectivités concernées. Cependant, cette étude ne s'intéressera pas à cet aspect de la question. Si nous possédons d'autres infrastructures, c'est un pas dans la bonne direction, si le gouvernement fédéral subventionne ou prend en charge ces infrastructures au lieu de devoir continuer d'exploiter une ligne secondaire. Monsieur le président, cette étude ne calculera pas ces coûts même si nous nous rendons compte que les coûts dans ce domaine peuvent également être élevés.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci.

Avez-vous d'autres questions à poser? Monsieur Mantha.

M. Mantha: Merci, monsieur le président. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être venu aujourd'hui.

Ma question ne sera pas un piège. Lors de ces audiences, des questions sont tout le temps posées aux témoins pour que, plus tard peut-être . . . Ils essaient de vous coincer pour que vous ne . . . En d'autres termes, les gens comme vous essaient de ne pas être pris en défaut.

Nous aimerions étudier ceci en janvier 1986. Vous savez que la plupart des travaux s'effectuent entre la première et la deuxième lecture avant d'être renvoyés devant un comité; c'est à ce moment-là que vous pouvez présenter votre point de vue. De quels renseignements auriez-vous besoin pour que ce projet de loi puisse passer en première lecture à la Chambre au mois de janvier?

M. Plohan: Tout d'abord, monsieur le président, je crois que nous devons avoir un exemplaire du texte de loi pour que nous, provinces, sachions exactement ce que le gouvernement fédéral envisage et quelles mesures concrètes il entend prendre pour s'attaquer aux problèmes que nous avons cités; nous voulons que les objectifs de développement économique soient

[Texte]

area, exactly how confidential contracts are going to be carried, how the redress procedures are going to work if that is what is going to happen in the legislation. We have to know what exactly is being proposed, what kind of moneys are going to be available, and the mechanism for subsidization for publicly imposed duties. All these things require some detail in order for us to react to them, and we do not have that kind of detail at the present time.

As provincial Ministers, we also feel it is necessary in the trucking area, particularly, to have further discussions directly, and in all modes, with the federal Minister before that takes place. It is for him to relay to us the specific changes that are being proposed and... given us that undertaking in the Vancouver meeting as another means of consultation to the hearing process, which we do not think serves all our needs as provincial governments who also have a responsibility in that area.

Mr. Mantha: I want to ask because in my area I have a couple of small trucking firms. As you know, every province has different regulations, different rules. They will not let certain trucks... This particular truck goes, say, to Vancouver and guarantees four days. Once he gets to Alberta, the inspectors do not show up and they have a hell of a hassle. They actually take their transports or trucks and go below into the United States to get around Alberta, which means revenues lost to our country. It affects a lot of people for freer movement.

That is all I wanted to ask, Mr. Chairman.

The Chairman: That was more of a comment than a question, Mr. Mantha.

Mr. Mantha: It was just a comment.

The Chairman: The only question I want to ask, Mr. Minister, is this. There are many and they have been covered, but I am interested in the conclusions on page 31 of your brief. You make the statement:

Manitoba will not support any program that refuses to consider the need for protecting the interests of transport sector... job security, retraining and provision of alternate employment.

I want to ask you in a non-controversial way about the federal-provincial situation. That is a good statement, but do you feel the province and the federal government both should put the dollars behind that principle, or is it an interesting statement to try to throw it all off to the federal side?

Mr. Plohm: Well, I am certain we would want to work in a constructive way to see that takes place, but we want to ensure it happens. As in every case in which major changes are made to any particular area, there are going to be winner and losers. Certainly from the experience gained in the United States, to the extent that we can use that as a comparison,

[Traduction]

inclus dans cette nouvelle politique des transports, nous voulons savoir quelles seront les modalités des contrats confidentiels, comment les procédures de recours vont être appliquées si le projet de loi en prévoit. Nous devons savoir exactement ce qui est proposé, quelles sommes d'argent sont en cause, ainsi que la manière dont les charges imposées seront subventionnées. Nous devons en connaître les détails pour que nous puissions exprimer notre point de vue, détails qui ne nous ont pas encore été donnés.

En tant que ministres provinciaux, nous estimons également que dans le domaine du témoignage en particulier, d'autres entretiens avec le ministre fédéral s'imposent avant que ce projet de loi ne soit présenté. Il lui appartient de nous indiquer les changements précis qu'il entend proposer... Il s'est engagé à le faire lors de la réunion de Vancouver, autre moyen de consultation, ce qui ne répond pas à ce que nous attendons en tant que gouvernements provinciaux détenant une certaine responsabilité dans ce domaine.

M. Mantha: Je voulais vous poser cette question car de petites entreprises de transport routier se trouvent dans ma circonscription. Comme vous le savez, les règlements et les règles diffèrent selon les provinces. Certaines ne permettent pas à des camions... Prenons un exemple: un camion doit se rendre à Vancouver en quatre jours. Arrivé en Alberta, les inspecteurs ne se présentent pas et ils rencontrent des tas de difficultés. Ils décident donc de passer par les États-Unis, contournant aussi l'Alberta, ce qui entraîne nécessairement une perte de revenu pour notre pays. Cela entrave la libre circulation.

C'est tout ce que je voulais demander, monsieur le président.

Le président: C'était plus une observation qu'une question, monsieur Mantha.

M. Mantha: Ce n'était qu'une observation.

Le président: Monsieur le ministre, je voudrais vous poser la question suivante. Beaucoup vous ont été posées, mais ce que vous dites à la page 31 de votre mémoire m'intéresse infiniment. Voici ce que vous y dites:

Le Manitoba ne donnera son aval à aucun programme qui refuserait de tenir compte de la nécessité de protéger les intérêts du secteur des transports... sécurité d'emploi, recyclage et recherche d'autres emplois.

Je voudrais que vous me décriviez la situation entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial en toute objectivité. C'est bien dit, mais pensez-vous que tant le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral devraient accompagner ce principe d'espèces sonnantes et trébuchantes, ou bien essayez-vous par là de rendre le gouvernement fédéral seul responsable?

• 1120

M. Plohm: Eh bien, je suis sûr que nous voudrions que cela se fasse de façon constructive, mais nous voulons surtout nous assurer que cela se produira bien ainsi. Lorsque des changements majeurs sont apportés à un secteur particulier, il y a toujours des gagnants et des perdants. Mais on a constaté aux États-Unis, dans la mesure où nous pouvons établir une

[Text]

there has been a tremendous negative impact on labour, at least in the transition period. It seems absolutely essential that we undertake to understand to the greatest extent possible what that impact will be and then take steps to ameliorate it.

I do not know whether that is being provided for at the current time. As a matter of fact, I do not believe it is federally, and we are asking for that to take place before we implement.

The Chairman: But assuming it is taking place—and perhaps because of your presentation today and the concern of many others in the transport sector, this committee had better direct its mind to it—it would be a financial sharing between the province and the federal government to put up the dollars behind the principle.

Mr. Plohan: As I said, we would want to work constructively. Certainly we do not think it is fair that federally imposed changes should result in additional cost to the provinces. On that basic principle we would think that in all fairness the federal government should be picking up the lion's share of any costs necessary to provide this amelioration. But at the same time we are certainly there to discuss; we are very concerned about the economic impact and the employment impact on the province and would be willing to work constructively.

The Chairman: Mr. Minister, I want to thank you very much. I just hope you will stay there for a minute because it will be to your benefit too. Since Gorbachev and Reagan could have photo opportunities, we are going to have a photo opportunity here for one minute. We are going to adjourn formally so that we do not break the House of Commons rules. I do not really care about them, but when I hit the gavel we are formally adjourned, but if everyone stays in place, you will get on the camera for whatever it is worth.

We are adjourned for one minute. But make sure you shoot everybody in an ecumenical way here.

• 1123

• 1124

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. Your brief and presentation will be part of the record and I invite the next witness, the Government of the Northwest Territories, to take the stand.

Appearing for the Government of the Northwest Territories, I understand, is Mr. Quirke, the Deputy Minister of the Department of Government Services and also Norm Phillpot, Chief Supply Service Division of the Department of Government Services.

[Translation]

comparaison entre les États-Unis et le Canada, que les licenciements se sont multipliés, du moins pendant dans la période de transition. Il me semble absolument essentiel que nous fassions tout pour essayer de savoir quel en sera l'impact sur la population active et ensuite, prendre les mesures qui s'imposent.

Je ne sais pas si c'est ce qui est prévu à l'heure actuelle ou non. De fait, je ne crois pas que ce soit l'idée du gouvernement fédéral et nous demandons que cela se fasse avant que des mesures ne soient prises.

Le président: Mais si tel était le cas, et à la suite de votre exposé aujourd'hui et des préoccupations exprimées par de nombreux autres dans le secteur des transports, ce Comité aurait peut-être avantage à se pencher sur la question, il appartiendrait tant au gouvernement provincial qu'au gouvernement fédéral de financer ce principe.

M. Plohan: Comme je l'ai dit, nous voudrions que cela se fasse de façon constructive. Nous ne croyons absolument pas qu'il soit juste que des changements imposés par le gouvernement fédéral coûtent de l'argent aux provinces. Si on applique ce principe, je crois, en toute honnêteté, qu'il appartiendrait au gouvernement fédéral de prendre en charge la grosse majorité des coûts associés à cette amélioration. Toutefois, nous sommes prêts à discuter; les effets économiques nous inquiètent énormément ainsi que les pertes d'emploi dans cette province et nous serions tout à fait disposés à travailler de façon constructive.

Le président: Monsieur le ministre, j'aimerais vous remercier. Je vous demanderai de bien vouloir rester à votre place quelques instants, mais vous en tirerez profit. Puisque Gorbachev et Reagan ont pu se faire photographier, c'est ce que nous allons faire également. Je vais toutefois lever officiellement la séance pour ne pas enfreindre le règlement de la Chambre des Communes. Il n'a pas beaucoup d'importance à mes yeux, mais lorsque je frapperai ce bout de bois avec mon marteau, la séance sera officiellement levée; toutefois, si vous restez à votre place, vous serez filmé vaille que vaille.

La séance restera levée une minute. Mais assurez-vous bien de n'exclure personne.

Le président: Merci infiniment, messieurs. Votre mémoire et exposé feront partie du compte-rendu et j'invite maintenant le témoin suivant, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, à prendre place.

Représentent le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, M. Quirke, sous-ministre au ministère des Services gouvernementaux et M. Norm Phillpot, chef de la division des approvisionnements du ministère des Services gouvernementaux.

[Texte]

• 1125

We have your brief. Could you give us an overview so we can start the questions? We read into the record the telegram—I do not know if you were in the room—from your Minister. We are sorry that he could not be here today but, being in the political world, we understand that different things do come up from time to time which change schedules.

So welcome and begin. Hopefully, your overview is going to be short so we can get into questions, because you have given us a lot of very good factual information in the several briefs we have received from you which are now part of the record and have been analysed by the staff.

Mr. John Quirke (Deputy Minister, Department of Government Services, Government of the Northwest Territories): Thank you, Mr. Chairman. Again, first of all, I would like to say that the Hon. Tom Butters sends his sincere regrets that he is not here to speak to your committee.

Mr. Chairman, I would again like to introduce Mr. Norm Phillpot, the Chief of Supply Service of the Department of Government Services and a government expert on transportation issues. Mr. Phillpot has worked with the GNWT for 10 years and has been the author of all GNWT decisions on transportation issues that affect our residents.

I, myself, while arriving in the north in 1963, have worked 14 years with the Government of the Northwest Territories and during that term I have been posted in such places as Frobisher Bay, Inuvik and Yellowknife and hence have seen air carriers come and go.

The Government of the Northwest Territories does not have the vast resources that the federal and provincial governments have in dealing with transportation issues, so what you see now is basically what we have.

I will be limiting my overview to the recommendations of the Executive Council that are articulated in the report titled *Regulatory Reform, a Northwest Territories Perspective*. This report was one of five tabled yesterday with your committee, the other four being: first, our submission to the Air Transport Committee in Yellowknife, dated March 26, 1984 on the matter of domestic air pricing and related issues; second, our submission again to your Transport Committee in Frobisher Bay, dated July 26, 1984, on the matter of domestic air pricing and related issues as it applies to the northern and remote areas; third, our submission to the Water Transport Committee on the matter of marine services on the Mackenzie River and the Canadian Western Arctic waters. Mr. Chairman, those three reports that were tabled were all approved by our Cabinet. The fourth report is just for your information; it is an

[Traduction]

Nous avons votre mémoire. Pourriez-vous nous en faire le résumé afin que nous puissions passer aux questions? Je ne sais si vous étiez dans la salle à ce moment-là, mais nous avons lu le texte du télégramme envoyé par votre ministre, afin que celui-ci figure au procès-verbal. Nous regrettons que le ministre n'ait pas pu venir nous rencontrer aujourd'hui, mais nous aussi nous faisons partie du monde politique, et nous comprenons qu'il survient parfois des choses qui vous obligent à changer tout votre programme.

Bienvenue donc, et vous avez maintenant la parole. J'espère que votre exposé sera court afin que nous puissions vous poser des questions, car vous nous avez déjà fourni d'excellents renseignements dans les différents mémoires que vous nous avez soumis, et qui ont d'ailleurs été analysés par le personnel et annexés au procès-verbal.

M. John Quirke (sous-ministre, ministre des Services gouvernementaux, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest): Merci, monsieur le président. Permettez-moi tout d'abord de renouveler les excuses de monsieur Tom Butters, qui regrette sincèrement de n'avoir pu venir vous rencontrer.

Monsieur le président, permettez-moi de vous présenter M. Norm Phillpot, responsable du Service des approvisionnements du ministère des Services gouvernementaux et expert sur les questions se rapportant au transport. M. Phillpot travaille pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest depuis 10 ans et c'est lui qui aura été responsable de la rédaction de toutes les décisions prises par notre gouvernement relativement aux questions de transport touchant les résidents des Territoires du Nord-Ouest.

Je suis quant à moi arrivé dans le Nord en 1963 et je travaille depuis 14 ans pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Dans le cadre de mes fonctions, j'ai été appelé à travailler à Frobisher Bay, à Inuvik et à Yellowknife, et j'ai ainsi pu voir des transporteurs aériens arriver puis repartir.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ne dispose pas de ressources aussi importantes que celles que les gouvernements fédéral et provinciaux ont pu consacrer à l'étude des questions relatives au transport, et ce que vous voyez correspond en fait à ce que nous avons.

Je me limiterai, dans mes remarques préliminaires, aux recommandations du Conseil exécutif qui figurent dans le rapport intitulé *Regulatory Reform, a Northwest Territories Perspective*. Ce rapport figure au nombre des cinq dont votre comité a été saisi hier, les quatre autres étant: premièrement, notre mémoire au Comité sur le transport aérien, présenté à Yellowknife le 26 mars 1984 et qui traite de l'établissement de prix pour le transport aérien à l'intérieur du territoire canadien et de questions connexes; deuxièmement, le mémoire que nous avons présenté au Comité permanent des transports à Frobisher Bay, le 26 juillet 1984, et qui se penche sur l'établissement des prix pour le transport aérien à l'intérieur du territoire canadien et de questions connexes qui revêtent un intérêt particulier pour les régions isolées et du Nord; troisièmement, le mémoire que nous avons présenté au Comité sur le transport maritime et fluvial et qui traite des services sur la Mackenzie

[Text]

overview of transportation services in the Northwest Territories.

Mr. Chairman, the Government of the Northwest Territories respectfully recommends that a go-slow approach be taken before the *Freedom to Move* principles are adopted in the north. In fact, regulatory reform in the Northwest Territories should be deferred until the Parliamentary Standing Committee on Transportation has issued a report on its findings from the hearings scheduled for northern and remote areas.

You recall the Member of Parliament for Nunatsiak, Mr. Thomas Suluk's motion of June 6, 1985, calls in part for the adoption of the recommendations of the Air Transportation Committee's report on the adequacy of air services in northern and remote areas. Mr. Chairman, there is much reference to the deregulation process that has occurred in the United States, but let us not forget that deregulation was delayed for the State of Alaska.

We have been following your hearings and we would like to repeat what some of your members, such as Mr. Tobin and Mr. Ellis, have been saying, that your committee travel to the north at a bad time of year and see the problems for yourselves. We cannot help but feel that the extensive travel the Air Transport committee did in the Northwest Territories in 1984 reinforced their concern about air services in the north, and they presented that sensitivity to your committee on November 5, 1985.

Mr. Chairman, transportation is an essential in the Northwest Territories. In fact, the survival of many of our remote communities depends on transportation. I believe the Hon. Don Mazankowski, on October 24, opened the door for your committee to "facilitate an adequate hearing of the issue".

Mr. Chairman, if the go-slow approach or a deferral is not a recommendation of your committee, then the Executive Council recommends a new regulatory agency exercise authority in the Northwest Territories by: (1) adopting the Air Transport Committee's report on northern air services; (2) continuing controlling the entry for and continuing to regulate charter operators; (3) entertain applications within the framework of present and future public convenience and necessity for competitive scheduled service inter-jurisdictionally and inter-regionally; (4) give serious consideration to the adoption of recommendations that result from the parliamentary committee's northern hearings. The fifth recommendation is to continue to exercise regulatory authority over the marine mode serving the Mackenzie Basin and the western Arctic, as described in the *Freedom to Move* paper and publicly endorsed by the federal Minister.

[Translation]

et dans les eaux de l'Arctique de l'Ouest. Monsieur le président, ces trois rapports ont tous été approuvés par notre cabinet. Le quatrième rapport est un simple document d'information qui donne un aperçu général des services de transport dans les Territoires du Nord-Ouest.

Monsieur le président, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest recommande respectueusement que l'on opte pour une approche très progressive et réfléchie avant de mettre à exécution dans le Nord les principes énoncés dans le rapport intitulé *Aller sans entraves*. D'ailleurs, nous sommes d'avis qu'il ne faudrait pas réformer la réglementation dans les Territoires du Nord-Ouest avant que le Comité permanent sur les transports publie son rapport à l'issue des audiences qu'il compte tenir dans les régions isolées et du Nord.

Vous vous souviendrez que la motion proposée le 6 juin 1985 par M. Thomas Suluk, député de Nunatsiak, demandait entre autres l'adoption des recommandations du rapport du Comité sur le transport aérien relativement à la qualité des services aériens dans les régions isolées et du Nord. Monsieur le président, on parle souvent de la procédure de déréglementation suivie aux États-Unis, mais il ne faut pas oublier que la déréglementation a été retardée pour l'État de l'Alaska.

Nous avons suivi de très près vos travaux et nous aimerions reprendre certains des commentaires qui ont été faits par des membres du Comité, notamment MM. Tobin et Ellis, qui ont recommandé que le Comité se rende dans le Nord pendant la mauvaise saison pour y constater lui-même les problèmes. Nous sommes convaincus que les nombreux voyages effectués dans les Territoires du Nord-Ouest en 1984 par les membres du Comité sur le transport aérien les ont sensibilisés aux problèmes du service aérien dans le Nord, et ceux-ci vous ont justement exposé leur point de vue à ce sujet le 5 novembre 1985.

Monsieur le président, le transport est absolument essentiel dans les Territoires du Nord-Ouest. D'ailleurs, la survie de nombre des localités isolées du Nord dépend des moyens de transport. Il me semble que c'est Don Mazankowski qui, le 24 octobre dernier, a ouvert la porte pour que votre comité puisse faire un bon examen de la question.

Monsieur le président, si votre comité n'est pas prêt à recommander une approche progressive ou la remise à plus tard du projet de déréglementation, alors le Conseil exécutif recommande qu'un nouvel organisme de réglementation exerce son autorité dans les Territoires du Nord-Ouest: (1) en adoptant le rapport sur les services aériens dans le Nord du Comité sur le transport aérien; (2) en maintenant le contrôle de l'accès des compagnies d'affrètement et en continuant de réglementer les activités de ces dernières; (3) en examinant les demandes dans le contexte des besoins actuels et futurs du public et de la nécessité d'avoir un service régulier et compétitif qui soit interjuridictionnel et interrégional; (4) en envisageant sérieusement l'adoption des recommandations qui résulteront des audiences que le Comité parlementaire tiendra dans le Nord. La cinquième recommandation vise le maintien du pouvoir réglementaire sur les services de transport par voie des eaux dans le bassin de la Mackenzie et dans l'Arctique de l'Ouest, conformément à ce qui est décrit dans le rapport *Aller*

[Texte]

[Traduction]

sans entraves et à ce que le ministre fédéral a publiquement appuyé.

• 1130

The Executive Council also recommends that air services to communities located off all-weather roads be considered as essential services and that air carriers operating in those communities be looked upon as providing a publicly imposed duty.

Mr. Chairman, this is the end of my overview. Mr. Phillpot and I would be pleased to answer any questions.

The Chairman: Mr. Quirke, thank you very much for co-operating with the committee and giving the overview. You were reading from page 8 of your executive summary. You are right; you have filed three other briefs which we have before us, including the CTC report. It is all going to go into the record and it is going to be analysed in more detail substantively than we are going to be able to do around the table right at the moment. With questions, we can find out much information, and it is the best way. Mr. Ouellet, if you are prepared, please commence.

Mr. Ouellet: Yes. I want to thank the witness for coming and appearing before us. In your presentations, you deal with the Canadian Transport Commission. By and large, you seem to have been satisfied with the work of the commission. You go on in your memorandum to indicate that, if the government is to go ahead with deregulation, the new regulatory agency should exercise a certain number of authorities in regard to the north that are more or less similar to the current responsibility of the CTC. If you had the choice, would you keep the CTC?

Mr. Quirke: As it pertains to the north, definitely yes.

Mr. Ouellet: Representation has been made by you and others who are concerned that deregulation in the north would create a potential chaos in many respects. The suggestion is not to deregulate in the north. However, there has been a difference of interpretation of what is the north. Some have suggested a certain line. Others have suggested a line plus certain remote or small, thinly populated areas to be included in the area having special treatment in the north. What is your view in this regard? If there were to be a line, where should this line be drawn.

Mr. Quirke: Mr. Chairman, it is a very difficult question to answer because it has been raised by other witnesses. While we in the Northwest Territories consider ourselves to be unique and to have very many remote communities, we recognize there are many other parts of Canada, including Labrador and the north shore of Quebec, which have remote areas too.

Le conseil exécutif recommande par ailleurs que les services aériens à destination de localités non desservies par des chemins praticables tout au long de l'année soient considérés comme des services essentiels et que les transporteurs aériens desservant ces localités soient perçus comme s'acquittant d'une responsabilité publique à laquelle ils ne peuvent renoncer.

Monsieur le président, j'en ai terminé avec mon petit exposé récapitulatif. M. Phillpot et moi-même, il nous fera plaisir de répondre à toutes vos questions.

Le président: Monsieur Quirke, je vous remercie de votre collaboration et de nous avoir fourni cet aperçu général. Ce que vous nous avez lu commence à la page 8 de votre déclaration. Vous avez parfaitement raison. Vous nous avez fourni trois autres mémoires, dont le rapport de la CCT, que nous avons d'ailleurs devant nous. Tous ces textes seront annexés au procès-verbal et ils feront l'objet d'une analyse beaucoup plus exhaustive que celle que nous allons pouvoir entamer ici autour de cette table. Les questions que nous aurons à vous poser nous permettront d'obtenir davantage de renseignements, et c'est la meilleure façon de procéder. Monsieur Ouellet, si vous êtes prêt, je vous prierais d'ouvrir la période des questions.

M. Ouellet: Oui. J'aimerais tout d'abord remercier les témoins d'être venus nous rencontrer. Dans votre exposé vous faites état de la Commission canadienne des transports. Vous donnez l'impression d'être assez satisfaits du travail qui aura été fait par la commission. Vous déclarez dans votre mémoire que si le gouvernement décide de procéder à la déréglementation, la nouvelle agence de réglementation devrait exercer une certaine autorité dans le Nord, autorité qui rejoindrait d'assez près les responsabilités actuelles de la CCT. Si vous en aviez le choix, préféreriez-vous que l'on garde tout simplement la CCT?

M. Quirke: En ce qui concerne le Nord, oui, absolument.

M. Ouellet: Vous-même, et d'autres intervenants qui s'inquiètent de la déréglementation dans le Nord prétendent que celle-ci donnerait lieu à une situation chaotique sur bien des plans. Or, la proposition ne vise pas la déréglementation de l'industrie dans le Nord. Il semble cependant qu'il y ait eu des interprétations différentes de ce qu'est le Nord. Certains nous ont fait le tracé très précis d'une ligne de démarcation. D'autres ont dit qu'il faudrait tracer une ligne et y ajouter certaines localités petites ou isolées, certaines régions peu peuplées qui bénéficieraient d'un traitement préférentiel. Quel est votre point de vue là-dessus? S'il nous fallait tracer une ligne, par où devrait-elle passer selon vous?

M. Quirke: Monsieur le président, il m'est très difficile de répondre à cette question, car elle a été soulevée par d'autres témoins avant moi. Bien que la situation des Territoires du Nord-Ouest soit selon nous unique et que les Territoires comptent de nombreuses localités très isolées, nous reconnaissons qu'il y a de nombreuses autres parties du pays, dont le

[Text]

I think there is a wealth of information that is available to Transport Canada through CTC. In their last report, I believe they even drew the line at the 55th parallel. It is probably the best answer I can give, recognizing that each jurisdiction or each province does have remote communities.

I guess we are coming from the point of view that, in our places, once the airplane has left, this is it until the next scheduled flight. Since our communities have populations of only 300, 200 or 150, we see ourselves as very unique in this case. It is very difficult to draw the line when you apply it to all of Canada.

Mr. Ouellet: But the 55th parallel would be acceptable to your government?

Mr. Quirke: It would be acceptable. It is a direct result of the ATC report that took into account northern Manitoba, Saskatchewan, Alberta, etc.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin or Mr. Gray.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just wanted to raise one point. We have had similar concerns expressed to us by other witnesses prior to today. I recall a witness from Bradley Air Services which operates from Ottawa north and serves about 15 locations in the eastern arctic—you must have a couple of other small airlines that serve and operate out of Yellowknife or Whitehorse. Most of Bradley Air Services' infrastructure is maintained at Frobisher Bay where they have costs like \$10,000 a month to heat a hangar. He told us that if the government were to grant the whole freedom to enter and exit as and when you please, carriers who have lower costs and who operate from headquarters in southern Canada would have a distinct advantage and could just move in, cream off cargos, charters or passengers, and that this would force Bradley Air Services to move south. Do you agree with that? Do you see that as a consequence, not only in their case but also in other cases of small airlines serving the western arctic and the Yukon?

Mr. Quirke: Yes, we definitely see it that way. It is one of our major concerns that operators who maintain their bases in southern Canada, let us say, will come in during the good times, like the summer, and then leave during the harsh winters. A company like Bradley, First Air does have a substantial base operation in Frobisher Bay and, yes, we could see them pull out if it is left wide open.

[Translation]

Labrador et la côte nord du Québec, qui compte elles aussi des régions isolées.

Je pense qu'il existe une masse de données que le ministère des Transports pourrait obtenir par l'intermédiaire de la CCT. Dans le dernier rapport produit par cette dernière, il me semble que la ligne tracée coïncidait avec le 55^e parallèle. C'est sans doute la meilleure réponse que je puis vous donner, vu que chaque juridiction, que chaque province compte des localités isolées.

Je pense que notre point de vue là-dessus s'explique très largement du fait que par chez nous, une fois l'avion reparti, il n'y en aura pas d'autres avant le prochain vol prévu. Nous jugeons notre situation unique, du fait que nombre des localités ne comptent que 150, 200 ou 300 habitants. Il est très difficile de tracer une ligne à travers tout le pays.

M. Ouellet: Mais votre gouvernement serait-il d'accord avec l'idée du 55^e parallèle?

M. Quirke: Ce serait acceptable. Cette idée est d'ailleurs le résultat direct du rapport du comité sur le transport aérien qui a examiné les situations dans le nord du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, etc.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. La parole est maintenant à M. Benjamin ou à M. Gray.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais soulever autre chose. D'autres témoins nous ont déjà fait état de préoccupations semblables. Je me souviens notamment d'un témoin qui représentait la *Bradley Air Services*, qui assure un service dans le nord à partir d'Ottawa et qui dessert une quinzaine de localités dans l'est de l'Arctique... il y a sans doute une ou deux autres petites compagnies semblables installées à Yellowknife ou Whitehorse. Le gros de l'infrastructure de la *Bradley Air Services* se trouve à Frobisher Bay, où il leur en coûte environ 10,000\$ par mois pour chauffer un seul hangar. Le témoin nous a dit que le gouvernement permettait au transport d'*Aller sans entraves*, d'entrer et de repartir selon leur bon vouloir; les transports dont les coûts seraient moins élevés et qui auraient leur siège dans le sud du pays auraient un avantage certain par rapport aux autres, et ils pourraient tout simplement débarquer et écrémer le marché des cargos, des vols nolisés et des vols pour passagers, ce qui obligerait *Bradley Air Services* à déménager et à s'installer dans le sud. Êtes-vous d'accord avec cela? Pensez-vous que cela se produirait non seulement dans leur cas mais également dans le cas d'autres petites compagnies aériennes qui desservent l'ouest de l'Arctique et le Yukon?

• 1135

M. Quirke: Oui, tout à fait. D'ailleurs, l'une de nos craintes c'est que les entrepreneurs qui ont leur base dans le sud du pays, viennent chez nous l'été, lorsqu'il faut beau pour disparaître dès l'arrivée de la première bise hivernale. Les sociétés *Bradley* et *First Air* ont des installations considérables à Frobisher Bay, et il se pourrait fort bien qu'elles se retirent, si l'accès au Nord était grand ouvert.

[Texte]

Mr. Benjamin: In this instance, we could consider places like Edmonton, southern Canada, where they have the infrastructure in place at much lower costs.

Mr. Quirke: That is correct.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): You intrigued me with your statement about Alaska not being deregulated. I would like to have a little more detail on that. If we talk about the remote areas and the 55th parallel and whatnot—my area is below the 55th parallel.

Deregulation for the north or remote areas . . . If there was a subsidy to be given to a carrier, should this subsidy be given to the user or the carrier? Could I hear your additional remarks for the Alaska affair?

Mr. Quirke: Mr. Chairman, I will turn over the question on the Alaska information to Mr. Phillpot. Regarding the subsidy, we state in our brief that we would favour what happened in Labrador, which was that the end user pays the full tab and then submits a bill for rebate.

Mr. Norm Phillpot (Chief, Supply Services Division, Department of Government Services, Government of the Northwest Territories): Last week I had an opportunity to talk to someone knowledgeable who is with the Alaska State Department of Transportation. I will gladly leave a phone number and her name with your staff if they wish to follow up on it.

We have to look at Alaska as being a different situation than what we have in Canada. The best way to illustrate that is through the example that this person in the Alaska government gave me. She gave me an example of a 50-pound box of groceries. She can take it down to the post office and mail it for \$3.58 from Anchorage to a place called Hooper Bay. That same box is taken and given to a jet airline and flown from Anchorage to a place called Bisel, and the air carrier gets \$15.74 for that box. The next step is a local service operator takes the 50-pound box and gets \$34.81 for it. This is all paid for by the U.S. postal system.

In terms of return per ton mile, the rate which the post office system is paying the airlines is similar to what we have seen our carriers receive on their tariff rates which are paid by the people. The cost to the consumer, if he uses the mail service to take his groceries in, is 26¢ per tonne mile. That compares to \$1.58 for the jet and \$9.10 per tonne mile for the local service carrier.

On top of that, they have another scheme which they call the Essential Services Program, and that is a federal program. On the island of Kodiak alone, there are 19 communities under

[Traduction]

M. Benjamin: La concurrence pourrait venir de sociétés basées à Edmonton, dans le sud du pays, donc, où l'infrastructure pourrait être mise en place à bien moindres coûts.

M. Quirke: C'est exact.

M. Benjamin: Merci.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Vous avez dit que l'industrie n'avait pas été déréglementée en Alaska et cela m'a beaucoup intrigué. J'aimerais que vous me fournissiez un peu plus de précisions là-dessus. S'il est question ici des régions isolées et du 55^{ième} parallèle, etc . . . La région que je représente est située en-deçà du 55^{ième} parallèle.

La déréglementation pour les régions isolées du nord, s'il était question de subventions, ces subventions devraient-elles être accordées aux utilisateurs ou aux transporteurs? Et pourriez-vous me fournir quelques renseignements de plus au sujet de la situation en Alaska?

M. Quirke: Monsieur le président, pour ce qui est de la question au sujet de l'Alaska, je demanderai à M. Phillpot d'y répondre. En ce qui concerne la subvention, nous déclarons dans notre mémoire que nous serions favorables à la formule adoptée au Labrador où c'est le dernier utilisateur qui paie les coûts et qui présente la note pour obtenir un remboursement.

M. Norm Phillpot (chef, division des services d'approvisionnement, ministère des services gouvernementaux, Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest): J'ai eu l'occasion la semaine dernière de discuter avec une personne très renseignée qui travaille pour l'*Alaska State Department of Transportation*. Il me ferait plaisir de vous laisser son nom et son numéro de téléphone, et le personnel du Comité voudra peut-être la contacter.

La situation qui prévaut en Alaska est différente de celle que nous avons ici au Canada. Et la meilleure illustration que je puis vous en donner c'est l'exemple qui m'a été expliqué par cette employée du gouvernement de l'Alaska. Elle m'a donné l'exemple d'un colis de provisions de 50 livres. Elle peut se rendre au bureau de poste et l'envoyer moyennant versement de 3.58\$ d'Anchorage à Hooper Bay. Le même colis est ramassé et mis dans un avion à réaction qui fait le trajet Anchorage-Bisel, et le transporteur aérien touche 15.74\$. C'est ensuite une compagnie locale qui prend le colis de 50 livres et qui touche 34.81\$. Tout cela est payé par les Postes américaines.

Pour ce qui est du rendement par tonne/mille, le tarif que paie les postes aux compagnies aériennes est semblable à ce que nos transporteurs reçoivent en vertu des tarifs payés par les clients. Or, en Alaska, si le consommateur utilise le service postal pour le transport de ses provisions, ça ne lui coûte que 26c. par tonne/mille. Comparez cela aux 1.58\$ pour l'avion à réaction et aux 9.10\$ par tonne/mille pour le transporteur local.

De plus, ils ont un autre régime appelé *Essential Services Program*, qui est un programme fédéral. Sur la seule île de Kodiak, 19 localités sont couvertes par ce programme, et le

[Text]

that program, and the cost is \$500,000 a year. Throughout the whole state of Alaska, there are 25 to 30 communities under the program, and the total cost is \$1.5 million. In addition to that, in jet service to communities there is another \$3.5 million.

Now, the state of Alaska is awfully concerned about this program, which is supposed to sunset in October 1988. All this is in place now, and they feel they are going to be left holding the bag to pick up the pieces once this sunset clause comes in. So again, there is an example of concern about federal liabilities being transferred to the next level of government.

Another point which we brought up was that there was a great increase in the number of carriers in the business. For the mail contract, apparently, before there were four carriers dealing with U.S. Post Office and now there are 40. The dollar value of the thing has not changed; they just spread it out more. There are more players.

They are also concerned about the accident rate. In the United States, as I understand, there are two different types of regulation. There is state regulation for people who operate within the territory—this is for the airline industry—and anything that operates between states is federal. That is my understanding at least. The state deregulated it one year ago approximately, and there is significant increase in the accident rate, for which they do not know the reasons. They are beginning to launch a study on it. An example that this person with the Department of Transport mentioned was that the liability insurance for a \$300,000 seat for some of these commuter airlines was \$1,900 a year. The airline is looking at a new rate of between \$3,000 and \$3,500 a year.

Now, I hope I have covered everything you wanted. Thank you.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much.

Mr. Forrestall: We should tell you the story of the Alaskan who sent his whole house back to the United States at \$3 for 50 pounds.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gray.

I want to ask you a question because you refer to it very definitely in your first recommendation on page 8. I do not know if you were following the hearings in Vancouver, but I asked a northern operator there this and I am very serious in it. Other than the interest of members and the public relations and the fact that we are politicians and it would be good to go to the north, if this committee really analyses the work the CTC has done on that report that you mention, which has many recommendations where there has to be political action, is it really fundamentally necessary, no matter how much we may love to go to the north, for us to go to the north if we really incorporate parts of that report into our report? On the other side of the coin, are we not perhaps, in a good political

[Translation]

coût total s'élève à 500,000\$ par an. L'État de l'Alaska compte en tout 25 à 30 localités qui relèvent du programme, dont la note totale atteint 1.5 million de dollars. Il faut ajouter à cela 3.5 millions de dollars supplémentaires pour le service assuré dans ces localités par des avions à réaction.

Les responsables de l'Alaska sont très préoccupés par ce programme, qui est appelé à disparaître d'ici octobre 1988. Tous ces services sont en place à l'heure actuelle, et ils craignent de devoir payer les pots cassés une fois exécutée la clause d'échelonnement. Voilà donc une illustration des craintes que cela suscite lorsque des responsabilités fédérales passent au palier gouvernemental inférieur.

Une autre question qui a été soulevée est celle de l'augmentation importante que l'on a constaté du côté du nombre de transporteurs. Pour le courrier, seuls quatre transporteurs traitaient auparavant avec les postes américaines; il sont maintenant 40. La valeur du marché en dollars n'a cependant pas changé. Tout simplement, l'argent est moins concentré, car il y a plus de joueurs.

Les gens sont également préoccupés par les répercussions des accidents. Aux États-Unis, d'après ce que j'ai compris, il y a deux réglementations différentes. Il y a celle des États qui s'appliquent aux gens qui desservent l'intérieur du territoire—et je parle ici du secteur aérien—tandis que les compagnies qui assurent un service entre États relèvent toutes des autorités fédérales. C'est en tout cas ce que j'ai compris. Le gouvernement de l'État a déréglementé l'industrie il y a environ un an, et on a enregistré une nette recrudescence du nombre d'accidents mais on en ignore la raison. Une étude là-dessus est en voie. L'employé du ministère des transports dont j'ai parlé tout à l'heure m'a cité en exemple l'assurance responsabilité qui coûte 1,900\$ par an pour un siège d'une valeur de 300,000\$, à certaines des petites compagnies aériennes qui font la navette. Et ces compagnies s'attendent à devoir bientôt payer entre 3,000\$ et 3,500\$ par an pour la même couverture.

J'espère avoir répondu à toutes vos questions.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup.

M. Forrestall: Il faudrait peut-être qu'on vous raconte l'histoire du type en Alaska qui a réexpédié sa maison aux États-Unis à raison de 3\$ par 50 livres.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gray.

J'aimerais vous poser une question au sujet de quelque chose dont vous faites état dans votre première recommandation, à la page 8. Je ne sais si vous avez suivi les audiences que nous avons tenues à Vancouver, mais lors de nos réunions là-bas j'ai interrogé le représentant d'un transporteur du Nord à ce propos; ma question est très sérieuse. Outre les intérêts des membres, l'aspect relations publiques et le fait que nous sommes tous des politiciens et qu'il serait bon que nous allions dans le Nord, si le Comité analyse de façon approfondie le travail fait par la CCT relativement au rapport que vous mentionnez—qui comporte de nombreuses recommandations visant des mesures politiques—est-il vraiment nécessaire que nous allions dans le Nord? Malgré notre grande envie d'aller

[Texte]

way, just going to duplicate the work that was done by the CTC in having 109 presentations and the hearings in the 18 or 19 communities?

Mr. Quirke: Yes, Mr. Chairman, the report issued by ATC is an excellent report and it definitely will give you all the answers. Needless to say, it is always good to be there to see for yourself. Even if the whole committee could not go, maybe part of the committee could go to get that extra flavour. Having travelled extensively myself in the north, when we say goodbye to our wives and say we will see them on Thursday, they say: What Thursday; what month; what week? We have been stuck in these communities, and this could happen to your committee, but you get that flavour.

Yes, the report is very satisfactory. It is an excellent report and it will give you all the answers.

The Chairman: Thanks very much for your very frank, objective answer, and gentlemen, thank you very much. Even though you have only been here a short time, your briefs are all part of the record. Of course, that CTC report is very much a part of our work, too, and hopefully, we will be able to come up with something that will address the concerns you have raised and still meet the general guidelines of *Freedom to Move*. But the north has a very distinctive flare.

• 1145

I call now the next witness, which is the National Farmers Union. I understand Mr. Thiesson, the executive secretary, is to appear along with Mr. Gluck.

Welcome, gentlemen. I think you have been sitting in the audience, so you know what the procedure is in part. We have your brief, which has been circulated just to the members. If you could give us the overview, we could get into the questions and answers, which frankly produce more information than just the brief, which is part of the record and which is being analysed by our staff.

Mr. Stuart A. Thiesson (Executive Secretary, National Farmers Union): Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I want to extend the regrets of our President, Wayne Easter, who was not able to be here today because of other, previous arrangements. We had rather short notice of this particular meeting. I was asked to make our presentation on behalf of the NFU.

As major consumers of industrial goods and producers of agricultural products, transportation is absolutely vital to the

[Traduction]

dans le Nord, est-il vraiment impératif que nous le fassions si nous incorporons certaines parties de ce rapport dans le nôtre? Et si nous nous rendons dans le Nord, n'allons-nous pas tout simplement reproduire le travail qui a été fait par la CCT, en recueillant 109 mémoires dans le cadre d'audiences tenues dans 18 ou 19 localités différentes?

M. Quirke: Monsieur le président, le rapport du Comité sur le transport aérien est bel et bien un excellent rapport, et il vous donne toutes les réponses. Il va cependant sans dire qu'il est toujours bon de voir les choses de ses propres yeux. Même si l'ensemble des membres du Comité ne pouvaient pas se rendre dans le Nord, certains d'entre eux pourraient peut-être y aller pour qu'ils puissent un peu mieux sentir les choses. J'ai moi-même beaucoup voyagé dans le Nord, et lorsque nous disons au revoir à nos femmes, lorsque nous leur disons: à jeudi, elles répondent: quel jeudi? quel mois? quelle semaine? Il nous est déjà arrivé d'être bloqués dans certains de ces endroits, et il se pourrait fort bien que le même sort soit réservé à votre Comité, mais cela vous permettrait de mieux sentir les choses.

Pour répondre à votre question, ce rapport est tout à fait satisfaisant. Il est excellent, et il vous donne toutes les réponses.

Le président: Merci beaucoup pour votre réponse franche et objective. Même si vous n'aurez passé que quelque temps avec nous, vos mémoires seront tous intégrés au procès-verbal. Le rapport de la CCT constitue bien sûr également une partie importante des documents sur lesquels nous allons devoir nous appuyer et nous espérons en arriver à quelque chose qui règlera les problèmes que vous avez soulevés tout en étant conformes aux lignes directrices énoncées dans le rapport *Aller sans entraves*. Le Nord a en tout cas une originalité et une personnalité bien à lui.

Je demanderais au témoin suivant de s'approcher; il s'agit de l'Union nationale des agriculteurs représentée par M. Thiesson, secrétaire exécutif, et par M. Gluck.

Messieurs, bienvenue. Je pense que vous êtes dans la salle depuis un petit bout de temps; vous connaissez donc un peu la procédure. Nous avons votre mémoire qui a été distribué aux membres. Si vous pouviez nous en présenter les grandes lignes, nous pourrions passer aux questions et réponses qui permettent franchement de produire plus d'information que le simple mémoire qui, lui, est versé au compte-rendu et analysé par notre personnel.

M. Stuart A. Thiesson (secrétaire exécutif, Union nationale des agriculteurs): Merci monsieur le président.

Pour commencer, j'aimerais vous présenter les excuses de notre président, Wayne Easter, qui ne pouvait être là aujourd'hui à cause d'autres engagements qu'il avait déjà pris. Nous n'avons pas été avisés tellement à l'avance de cette réunion. J'ai été invité à présenter notre mémoire au nom de l'Union nationale des agriculteurs.

Pour nous, grands consommateurs de biens industriels et producteurs agricoles, les transports sont absolument essentiels

[Text]

success of farming operations. Farmers cannot survive without it. The cost of transportation can make or break the success of many farm operations.

The importance of transportation to the farm sector is underscored by the fact that a major review of the Western Grain Transportation Act is being undertaken by the Grain Transportation Agency at the very same time as this committee is reviewing the National Transportation Act.

We have some difficulty with having the WGTA undergo a policy review by the bureaucracy established under the act. In our view, it is more properly the function of this committee. As a consequence, you as Parliamentarians may be less aware of the public attitude and background which underlie the forthcoming amendments and which will be proposed to the WGTA.

We have felt it would be more appropriate if the WGTA were acting as witness instead of inquisitor on this particular act.

The two reviews are occurring under different review committees within a very short period of time. This gives the impression that great haste is being accorded the realignment of transportation policy by the Minister of Transport. This, in turn, denies the opportunity for proper comprehensive analysis of national transportation policy issues by this committee as well as by public interest groups.

There are linkages between provisions in the WGTA and the NTA which need to be recognized and understood in the development of national transportation policy.

The motivating factors leading to the current transportation policy review have been prompted by changes in the legal framework governing transport policies in the United States. These changes, as represented by the Staggers Act 1980, have substantially reduced government regulation leaving, in most cases, to market forces the responsibility for securing services and rates in line with public interest.

The United States is tremendously important to Canada's external trade, accounting for approximately 75% of the market for Canadian exports. The alignment of Canadian transport policies to Canadian interests within the North American context are basically dictated by changes in the U.S. transportation policy.

The transportation policy objectives outlined in the white paper *Freedom to Move* propose the revising of section 3 of the National Transportation Act so as to promote four stated parts.

The Chairman: You have a very good brief and you have a conclusion which in effect repeats many of the things you are going to say. I certainly suggest to you, with as much tact as I can, not to read your brief.

Mr. Thiesson: No, I do not intend to read all of it.

[Translation]

au succès de nos entreprises. Les cultivateurs ne peuvent vivre sans cela. Le coût des transports décide du succès ou de l'échec de nombreuses entreprises agricoles.

Le fait que l'agence des transports de céréales est en train de remanier de fond en comble la Loi sur le transport du grain de l'ouest en même temps que le comité se penche sur la loi nationale des transports, voilà qui souligne l'importance des transports pour le secteur agricole.

Nous concevons mal qu'une réforme profonde de la Loi sur les transports du grain de l'ouest soit confiée à une bureaucratie établie en vertu de la loi. À notre avis, c'est une responsabilité qui revient davantage à votre comité. En conséquence, en tant que parlementaires, vous êtes peut-être moins au courant des attitudes et des événements publics qui sous-tendent les modifications qu'on proposera d'apporter à la Loi sur le transport du grain de l'ouest.

Nous estimons qu'il aurait été plus juste que l'agence soit à la barre des témoins plutôt que chargée de revoir la loi.

Les deux études sont confiées à deux comités différents qui ont des échéanciers très brefs. Cela donne l'impression que le ministre des transports est très pressé de reviser la politique des transports. D'un autre côté, ces brefs délais empêchent le comité de même que les groupes d'intérêt public d'analyser en profondeur toutes les questions relatives à la politique nationale des transports.

Il y a des rapports entre les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'ouest et celles de la Loi nationale sur les transports qu'il faut reconnaître et comprendre avant d'élaborer une politique nationale.

Les facteurs qui nous ont incité à revoir notre politique des transports sont les changements législatifs régissant les politiques des transports aux États-Unis. Ces changements, tels qu'ils se reflètent dans la *Staggers Act* de 1980, ont réduit considérablement la réglementation étatique, laissant les forces du marché déterminer les services et les tarifs.

Les États-Unis sont extrêmement importants pour le commerce extérieur canadien, puisqu'ils représentent près de 75 p. 100 de notre marché d'exportation. Les changements apportés à la politique canadienne des transports visant des intérêts canadiens dans le contexte nord-américain sont dictés essentiellement par les changements apportés à la politique américaine en matière de transport.

Parmi les objectifs de la politique des transports énoncés dans le livre blanc *Aller sans entraves*, on propose de réviser l'article 3 de la Loi nationale sur les transports pour atteindre quatre objectifs précis.

Le président: Vous avez un très bon mémoire, et dans votre conclusion, vous reprenez bien des choses que vous vous apprêtez à dire. Je vous suggérerais avec tout ce qui m'est donné de tact, de ne pas lire votre mémoire.

M. Thiesson: Non, je n'ai pas l'intention de le lire au complet.

[Texte]

The Chairman: Skimming is one thing, Mr. Benjamin; at the moment, he is reading it.

• 1150

Mr. Thiesson: I am not certain whether we have a problem with translation in terms of there not being hard copy before them, or it is possible for them to keep track with just my verbal summary.

The Chairman: That is a problem up to a point. Perhaps you could skim over it because your conclusions summarize your brief very well, as far as the chairman is concerned.

Mr. Thiesson: Do you wish me to proceed in summarization or in reading it?

The Chairman: I prefer a summary form.

Mr. Thiesson: We have stated that there are some obvious winners and some obvious losers in this question of deregulation. To us CN, CP and some major shippers are going to be the obvious winners. There is likely to be a predatory climate created and I think we have already seen evidence of that in terms of the trucking industry.

I want to refer your attention to an article in *The Globe and Mail* of November 18 which you undoubtedly have seen; if you have not, I will leave a copy of the article with you. The article indicates that some major trucking companies in the United States have already been buying into the Canadian trucking industry and engaging in takeovers of a number of lines in Ontario. It is predicted by the President of the Ontario Trucking Association, Raymond Cope, that there are likely to be a good number of casualties in the Canadian trucking industry as a result of this. This suggests that one of the major winners in deregulation in Canada may, in fact, be the U.S. trucking industry.

We have looked at freight volumes that have taken place over the 10-year period of 1973 to 1983, and it looks to us as though there has not been a great deal of change in terms of market share between trucking and railway, waterways and airways in that time. We are wondering whether we can expect that deregulation is going to greatly shift the freight tonnage percentage or operating revenues now shared between the various modes of transport.

We say that because of the National Transportation Act. It states in the white paper 'governing each mode have emphasized intermodal competition' which suggests that the scope for competition really operates from a narrow base.

We make some reference to the size of both CN and CP in this country. They are both very large in terms of their use of rail and trucks. CN now claims to have the largest trucking company in Canada. It is rather interesting to us that in *The Globe and Mail* of September 14, CN announced that they have joined forces to deliver the longest rail network in the history of North America, and go on to state that with Burlington Northern, Grand Trunk, they will have something

[Traduction]

Le président: Parcourir un document en diagonale, M. Benjamin, c'est une chose; mais là, il est en train de lire son mémoire.

M. Thiesson: Je ne sais pas si les interprètes ont des problèmes dans la mesure où ils n'ont pas la copie de mon mémoire, ou s'ils peuvent me suivre sans cela.

Le président: Cela fait problème jusqu'à un certain point. Vous pourriez peut-être passer rapidement puisque vos conclusions résument très bien votre mémoire; du moins, je le pense.

M. Thiesson: Voulez-vous que je lise ou que je résume?

Le président: Je préfère un résumé.

M. Thiesson: Nous avons dit que la dérèglementation faisait des gagnants et des perdants. Pour nous, le CN, le CP et certains gros expéditeurs seront évidemment gagnants. On peut s'attendre à une concurrence farouche par suite de la dérèglementation, et je pense que nous en avons déjà vu la preuve dans le secteur du camionnage.

J'aimerais attirer votre attention sur un article paru dans *The Globe and Mail* du 18 novembre et que vous avez sans doute lu; sinon, je vous en laisserai une copie. L'article dit que certaines grandes compagnies de camionnage des États-Unis sont déjà en train d'acheter des intérêts dans le secteur canadien du camionnage, et de prendre en main un certain nombre de lignes en Ontario. Le président de l'Association ontarienne du camionnage, Raymond Cope, a prédit qu'il y aurait vraisemblablement de nombreuses pertes dans le secteur du camionnage au Canada. Cela laisse croire que le gros gagnant de la dérèglementation au Canada sera peut-être le secteur du camionnage américain.

Nous avons analysé le volume du trafic de marchandises entre 1973 et 1983, et la part du marché qui revient au camionnage, aux chemins de fer, à la navigation et au transport aérien ne semble pas avoir beaucoup changé. Nous nous demandons si la dérèglementation ne changera pas considérablement le volume de marchandises et les revenus d'exploitation que se partagent actuellement les divers modes de transport.

C'est la Loi nationale sur les transports qui nous amène à nous interroger ainsi. On dit dans le Livre blanc que la réglementation de chaque mode de transport a favorisé la concurrence intermodale, ce qui donne à entendre que la concurrence se joue vraiment sur une faible base.

Nous parlons un peu de l'importance du CN et du CP au pays. Dans le transport ferroviaire et le camionnage, elles sont toutes deux très importantes. Le CN prétend maintenant posséder la plus grosse compagnie de camionnage au Canada. Nous avons trouvé intéressant que le CN annonce dans *the Globe and Mail* du 14 septembre qu'il avait joint ses efforts à d'autres Sociétés pour établir le réseau ferroviaire le plus long de toute l'histoire de l'Amérique du Nord, et qu'il ajoute du

[Text]

like 63,000 miles of rail-lines in North America. We have reproduced a map that was in the ad on page 6 of our submission. It looks to us as though they have anticipated the deregulation aspect because it was placed in before the CTC held hearings on whether or not deregulation for CN and CP carrying traffic into the United States ought to be allowed.

Basically, competition can destroy profits. We do not think the point of deregulation is really to result in lower profits for the major carriers. As a result, we believe that it can result in a device to hasten the consolidation and bankruptcy of the weaker players.

The bottom line of that is that farmers feel vulnerable to the prospects of deregulation because they are captive shippers.

• 1155

If there is going to be a situation where carriers can take lower margins in competing for traffic in one area of the country, what they lose there in margins they are going to have to try to make up somewhere else; and that could very well be with the captive shipper.

We refer to the experience of U.S. farmers since the introduction of the Staggers Act, which is in appendix A of our submission. It indicates that the experiences for them have not all been positive as a result of deregulation, particularly in the movement of agricultural products. In a survey conducted of elevator agents in North Dakota, it was indicated that the feeling among them was that agricultural products should not in fact be among the confidential rate contracts that were entered into.

One item we have wondered about in deregulation is whether or not the two major railways in this country will be required to give up the 30% tariff that now exists in the movement of commodities. The Canadian Transport Commission, as the statement shows, has indicated that U.S. carriers moving cargo from Canadian origins to Canadian destinations are protected by a 30% customs duty on most tariffs. We have seen no mention in the white paper that this is in fact going to end under deregulation. So it seems under that circumstance they would have their cake and eat it too.

There are some other issues that we raise: the matter of export grain rates from CP origins to the Port of Prince Rupert. There are no such rates at the present time. The fact of grain movement to Churchill, where this has been predominantly done from CN lines, there has been very little co-operation in that area. The lack of published rates for all stations on export grain has been a problem for the Canadian Wheat Board. The total integration and rationalization of the two railways, it seems to us, would make a certain amount of sense.

We also think captive shippers are going to have a really difficult time in negotiating suitable rate structures with the railways. I think it is an impossibility. I would like to refer you to a statement from the Canadian Wheat Board Chairman and

[Translation]

même souffle que l'union du CN, de la Burlington Northern et de la Grand Trunk donnera environ 63,000 milles de chemins de fer en Amérique du Nord. À la page 6 de notre mémoire, nous avons reproduit une carte qui paraissait dans la publicité. Nous avons l'impression que le CN a prévu la dérèglementation avant même que la CCT ne tienne ses audiences pour déterminer si le CN et le CP pourront, par suite de la dérèglementation, transporter des marchandises aux États-Unis.

En gros, la concurrence peut détruire les profits. Nous ne croyons pas que la dérèglementation a pour but de diminuer les profits des gros transporteurs. En conséquence, nous estimons que la dérèglementation est un moyen d'accélérer la consolidation et la faillite des entreprises plus faibles.

Les agriculteurs, eux, se sentent vulnérables devant la perspective de la dérèglementation, parce qu'ils constituent pour l'expédition une clientèle captive.

Si les transporteurs doivent prendre des marges de profit moins élevées pour obtenir des marchés dans une région du pays, ils devront chercher à compenser ces pertes ailleurs; et il se pourrait fort bien que ce soit les expéditeurs captifs qui écopent.

À l'annexe A de notre mémoire, nous faisons état de l'expérience des agriculteurs américains depuis l'introduction de la *Staggers Act*. La dérèglementation n'a pas toujours donné des résultats positifs, particulièrement en ce qui concerne le transport de produits agricoles. Selon une étude effectuée dans le Dakota du Nord, les agents préposés aux éleveurs semblent dire que les produits agricoles ne devraient pas être visés par les contrats confidentiels.

Nous nous sommes demandés en outre si, par suite de la dérèglementation, les deux grandes sociétés de chemins de fer devront renoncer au tarif de 30 p. 100 appliqué actuellement au transport des marchandises. La Commission canadienne des transports, comme il en est fait état dans le mémoire, a indiqué que les transporteurs américains qui acheminent des marchandises en provenance et à destination du Canada sont protégés par un tarif douanier de 30 p. 100. Le Livre blanc ne dit pas si cette pratique cessera avec la dérèglementation. Dans ce cas, les transporteurs américains y gagneraient de tous côtés.

Nous soulevons aussi d'autres questions; notamment celle des tarifs du grain d'exportation depuis des endroits desservis par le CP vers le port de Prince Rupert. Il n'y a pas de tarif de ce genre en ce moment. Pour le transport du grain vers Churchill, qui est assuré surtout par le réseau ferroviaire du CN, il y a eu très peu de coopération. L'absence de tarifs affichés pour le grain d'exportation dans toutes les gares a posé un problème à la Commission canadienne du blé. L'intégration totale et la rationalisation des deux compagnies de chemins de fer nous apparaissent comme une solution sensée.

Nous croyons en outre que les expéditeurs captifs auront énormément de difficultés à négocier des structures tarifaires raisonnables avec les chemins de fer. Je pense que ce sera impossible. J'aimerais vous citer une déclaration du président

[Texte]

Chief Commissioner, Mr. Jarvis, who recently attempted to negotiate a shipping contract with CN from Thunder Bay to Montreal and Quebec City. The rail rate was \$24.30 per tonne, about \$11.00 more than by water. He says:

This is a terminal-to-terminal unit train movement with seven- to nine-day turnaround and guaranteed loading and unloading rates. It seems odd that we are being charged virtually the same as the average single-car rate the railways receive for moving grain from hundreds of points and branch lines across the Prairies. However, the two railways offered identical rates on a take-it-or-leave-it basis.

So even at this time in grain movement, where the hopper cars were being provided—government hopper cars—that was the best the railways could do.

Branch-line abandonments we think will be hastened greatly as a result of deregulation. That has been the experience in the United States, and we have no reason to believe it will be any different here.

How practical the short-line propositions are is still an unknown factor. They have not been too successful in the States, from what we can understand.

We have been concerned about the fact that under the WGTA there was a request from a Minister that the committee review the definition of 'export', in that the simple deletion of the word 'not' would enable us to export grain through the United States to foreign destinations. That has implications for the future of our own infrastructure at the Lakehead and on the west coast. That possibility occurred at a recent government-sponsored conference held in Quebec City.

So we are concerned about where this whole thing is going to lead us. We do not think enough answers are available yet. So we are recommending that we have a comprehensive impact study on the possible long-range effects of transportation deregulation upon our economic and social interests and that these need to be undertaken before deregulation is unleashed on the nation.

• 1200

In addition to this, I received only yesterday a copy of a study that was done in the United States comparing pre-deregulation and post-deregulation. It is a relatively recent study. I would like to leave a copy of it with you because it has some very good information about the overall effects on agriculture as a result of deregulation in that country. I think the committee should have a copy of it because I believe they will find it useful.

The Chairman: Who did the study?

Mr. Thiesson: It is by a Dr. Ken Casavante, who is a Professor of Agricultural Economics at Washington State University. It was done for Burlington Northern. He has taken together the state United States where they attempt to analyse

[Traduction]

et commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, M. Jarvis, qui a tenté dernièrement de négocier un contrat d'expédition avec le CN pour la liaison Thunder Bay—Montréal et Québec. Le tarif ferroviaire était de 24.30 \$ la tonne, soit environ 11 \$ de plus que par la voie maritime. Voici ce qu'il dit:

Il s'agit du transport ferroviaire d'un terminal à l'autre dont l'allée-retour se fait entre sept et neuf jours avec des tarifs garantis pour le chargement et le déchargement. Il est curieux qu'on exige presque le même tarif que pour le transport d'un seul wagon de grain depuis des centaines de points d'origine différents et de lignes secondaires à travers les Prairies. Les deux chemins de fer nous ont offert des tarifs identiques et c'était à prendre ou à laisser.

C'est donc tout ce que les chemins de fer pouvaient nous offrir pour le transport du grain, même si les wagons-trémies viennent du gouvernement.

A notre avis, la déréglementation provoquera l'abandon beaucoup plus rapide des lignes d'intérêt secondaire. C'est ce qui est arrivé aux États-Unis, et nous n'avons pas de raison de croire que ce sera différent ici.

Dans quelle mesure les propositions concernant les trajets courts seront réalisables, nous ne le savons pas encore. Cela n'a pas très bien fonctionné aux États-Unis, d'après ce que nous en savons.

Nous sommes inquiets du fait qu'un ministre a demandé que le Comité redéfinisse le terme «exportation» dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, étant donné que la simple disparition de la négation nous permettrait d'exporter du grain en passant par les États-Unis. Cela peut avoir une incidence sur l'avenir de nos propres infrastructures à la tête des Grands Lacs et sur la côte Ouest. On a pensé à cette possibilité lors d'une récente conférence qui s'est tenue à Québec sous l'égide des pouvoirs publics.

Nous sommes donc soucieux de savoir où tout cela nous mènera. Nous croyons qu'il y a encore trop peu de réponses. En conséquence, nous recommandons que soit effectuée une étude approfondie sur les effets possibles à long terme de la déréglementation des transports sur nos intérêts économiques et sociaux, et que cette étude soit prise en ligne de compte avant que ce régime ne soit instauré.

De plus, j'ai reçu, hier seulement, une copie d'une étude qui a été effectuée aux États-Unis et qui compare la situation avant et après la déréglementation. C'est une étude assez récente. J'aimerais vous en laisser une copie, parce qu'elle renferme de très bons renseignements au sujet des effets de la déréglementation sur l'agriculture. Je pense que le Comité devrait en avoir une copie, parce que ce sera sûrement utile.

Le président: Qui a fait l'étude?

M. Thiesson: Un certain monsieur Ken Casavante, professeur d'économie agronomique à l'Université de Washington. L'étude a été faite pour le compte de la Burlington Northern. L'auteur a réuni les études effectuées par un certain nombre

[Text]

the effect in each state. It is a very broad-ranging and comprehensive report and comes to some very interesting conclusions in terms of the effects, good and bad, of deregulation. I think it is the kind of thing you could well take a look at.

The Chairman: That is very good. Of course we will put it with the other documents and have it for our deliberation.

Is that the overview? Have you finished? You have a good brief and it is pretty clear and sets out your concerns. If you have concluded then I am going to throw it open to questions. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want to thank the National Farmers Union for appearing before us today and giving their initial feelings about what they consider to be great haste on the part of the government to move in the transportation front in many ways and in many respects at the same time. I think we are grateful for the view presented by our witness that there is linkage between the provisions in the Western Grain Transportation Act and indeed in the National Transportation Act and that this linkage should be fully understood and looked at. The suggestion that maybe this committee should have a crack at whatever officials come to conclusions after they have made their studies I think is a worthwhile suggestion.

I hope, Mr. Chairman, that you will indeed convey to the Minister the eagerness and the willingness and the fitness of this committee to look at the other act because I think it would be regrettable for us to look only at one aspect of the problem and not be seized with the other shoe, if I could use the expression, which might fall off . . .

The Chairman: Shoes are a controversial subject today, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I know.

I am a little disappointed that your brief concludes that farmers will be among the losers in this process. You base this on the affirmation that you do not believe there will be great shifts in intermodal freight shares. You think this likely will not occur. You do not seem to believe that there could be some benefit from intramodal competition.

• 1205

Does it mean that in fact you feel your membership is so captive of one or the other railway that there would be no possibility to benefit from competitive prices and, second, that there would be no possibility for your members to use more extensively the trucking industries versus rail?

Mr. Thiesson: First of all, there is likely to be more use of the trucking industry. There is no question about that. But if we are talking about grain movement, now we are getting back to the Western Grain Transportation Act because a large part of the movement of farm commodities is going to be regulated

[Translation]

d'universités à travers les États-Unis, afin d'analyser les effets de la déréglementation dans chaque État. C'est un rapport d'une très vaste portée et très complet, qui tire des conclusions très intéressantes au sujet des effets, bons et mauvais, de la déréglementation. Je pense que c'est le genre d'étude qui devrait vous intéresser.

Le président: Très bien. Nous la joindrons aux autres documents, et nous en tiendrons compte dans nos délibérations.

Est-ce tout pour votre exposé? Avez-vous terminé? Vous avez un bon mémoire; il est très clair et expose bien vos préoccupations. Si vous avez terminé, nous procéderons aux questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: J'aimerais remercier les représentants de l'Union nationale des agriculteurs d'être venus nous rencontrer aujourd'hui et de nous avoir donné leur point de vue sur ce qu'ils considèrent le grand empressement du gouvernement à s'attaquer au transport de bien des manières et sous de nombreux rapports en même temps. Je pense que notre témoin a eu raison de dire qu'il existe des rapports entre les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et celles de la Loi nationale sur les transports, et qu'il faut bien les comprendre et bien les examiner. Je pense qu'il y a du bon dans la suggestion suivant laquelle notre Comité devrait peut-être examiner les conclusions que tireront les hauts fonctionnaires suite à leurs travaux.

J'espère, monsieur le président, que vous direz au ministre que le Comité est désireux et capable de se pencher sur l'autre loi, car j'estime qu'il serait regrettable que nous examinions seulement un aspect du problème. Si vous me permettez une analogie, quand on regarde des chaussures, on regarde la paire . . .

Le président: Les chaussures sont un sujet controversé aujourd'hui, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je sais.

Je suis un peu déçu que vous concluiez dans votre mémoire que les agriculteurs seront parmi les perdants dans ce processus. Vous fondez votre affirmation sur le fait que vous ne croyez pas qu'il y aura tellement de changements sur le plan de la répartition des transports selon les divers modes. Vous ne semblez pas croire que cela se produira. Vous ne semblez pas croire qu'une concurrence intramodale puisse avoir d'avantages.

Cela signifie-t-il qu'à votre avis, votre participation dépend tellement de l'une ou l'autre société de chemins de fer qu'il serait impossible de tirer avantage d'une concurrence sur les prix et que, deuxièmement, vos membres n'auraient pas la possibilité de recourir davantage à des entreprises de camionnage plutôt qu'au rail?

M. Thiesson: D'abord, il est probable qu'on va se servir davantage des services de camionnage. Cela ne fait aucun doute. Mais pour ce qui est du transport de céréales, il faut se référer à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui va réglementer une bonne partie du transport des produits

[Texte]

by that act, and I find it a little difficult to try to relate it to the National Transportation Act in every respect because, as we state, there are linkages.

Again, if we look at the options here, we feel that what is going to happen as a result of deregulation, whether it happens under the Western Grain Transportation Act—and it can happen under the Western Grain Transportation Act should the variable rate provisions be put into place—that the experiences will be similar to what they have been in the United States. There the deregulation resulted in rapid abandonment of branch lines and rapid consolidation of elevator facilities.

The particular document that I referred to here indicates that in 1980 Nebraska producers transported 71% more tonne miles in grain to commercial elevators than in 1975. In other words, there was a great increase in terms of the trucking. There is also evidence to indicate that the number of elevator companies or elevators in these areas was reduced and because of the special rates that were set up for multiple car loadings, there were not many elevator facilities able to handle multiple car loadings so there was an impetus to set up larger facilities which could handle multiple car loadings in order to get the lower rates and that had the effect of producers bypassing the smaller elevator facilities to get the lower rate which, of course, went by trucking.

Now, under the WTGA, we have a relatively high rate structure which is going to create an umbrella, a rate umbrella against which trucks can compete with the rail lines should the method of payment particularly be changed. So we see the same thing happening there.

In Montana, the introduction of the Staggers Act in the early 1970s, there were approximately 500 elevators in Montana which declined to about 380 by 1980. Immediately after the implementation, 70 elevators were lost. The elevator numbers are now down to about 193 and the expectation is that the entire branch line system in Montana will be phased out by 1990.

So these are the kinds of things that have happened there and I do not see any reason to believe that it will be very different here under a deregulated system.

Mr. Ouellet: I understand that we are pressed for time, Mr. Chairman. I would have a number of questions but I will refrain myself and ask only one more question.

In your submission, sir, you talk about grain that is handled by the Port of Churchill and if I quote you correctly, in your memorandum on page 9 you say:

This absurd situation occurred even when CP Rail claimed to be losing millions of dollars annually in hauling grain at the Crow rate.

The Port of Churchill could be used for a number of things and could serve useful purposes, but do you believe and is this a way of recommending that Churchill not be used for grain because of this situation?

[Traduction]

agricoles, parce qu'il me semble difficile de faire le lien avec la Loi nationale sur les transports et que, comme nous l'indiquons, des rapports existent.

Encore une fois, si l'on considère les choix possibles, nous estimons qu'à la suite de la déréglementation ou en raison de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest—ce qui est possible si les dispositions sur le taux variable sont adoptées—notre expérience sera semblable à celle qu'ont connue les États-Unis. La déréglementation y a entraîné l'abandon rapide des lignes secondaires et le regroupement, également rapide, des éleveurs.

Le document auquel je fais allusion ici indique qu'en 1980, les producteurs du Nebraska ont transporté un nombre de tonnes/milles supérieur de 71 p. 100 à celui de 1975. Autrement dit, il y a eu une forte augmentation du camionnage. Il apparaît également que le nombre d'éleveurs ou de sociétés d'éleveurs a diminué dans la région en question: en raison des tarifs spéciaux proposés pour le chargement d'un grand nombre de wagons, et du fait que peu d'éleveurs étaient en mesure d'assurer de tels chargements, on a construit des installations plus importantes pour les gros chargements, afin d'obtenir ces tarifs plus avantageux. Cela a entraîné les producteurs à court-circuiter les éleveurs moins importants, afin d'obtenir les meilleurs tarifs, donc, à passer par des entreprises de camionnage.

Maintenant, d'après la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, nous avons un ensemble de tarifs assez élevés, qui vont créer une protection permettant aux camionneurs de concurrencer les sociétés de chemins de fer si les modalités de paiement, en particulier, sont modifiées. Le même phénomène se produit donc ici.

Au Montana, au moment de l'adoption du *Staggers Act*, au début des années 70, il y avait environ 500 éleveurs. Vers 1980, il n'en restait plus que 380. Dès l'adoption de la loi, 70 éleveurs ont disparu. Il en reste actuellement environ 193, et l'on s'attend à ce que l'ensemble du réseau de lignes secondaires soit démantelé au Montana d'ici à 1990.

Voilà donc ce qui s'est passé là-bas, et je n'ai aucune raison de croire que la situation sera sensiblement différente ici en cas de déréglementation.

M. Ouellet: Je sais que nous disposons de peu de temps, monsieur le président. J'aurais plusieurs questions à poser, mais je me limiterai à une seule.

Dans votre mémoire, monsieur, vous parlez du grain qui transite par le port de Churchill, et si je ne me trompe pas, vous déclarez à la page 9:

Cette situation absurde existait même lorsque le CP prétendait perdre des millions de dollars par an en transportant le grain au tarif du Nid-de-Corbeau.

Le port de Churchill pourrait avoir un certain nombre de débouchés intéressants, mais estimez-vous qu'il ne devrait pas servir au transport du grain, et s'agit-il là d'une recommandation en ce sens?

[Text]

• 1210

Mr. Thiesson: No, I am not recommending that at all. As a matter of principle, I think first of all we ought to develop a northern port because it is there and it has some potential, even though it may be limited. What I am saying is with the entire grain movement that was being exported out of Churchill having to be moved only from CN branch lines when there were CP branch lines just as close to that Churchill road, sometimes we had to bring in grain volumes from southern Saskatchewan, southern Manitoba or even northern Alberta to provide us with the quantity needed for export, when CP lines were right near that line. It simply is not an efficient way of moving grain.

There were no joint running rights agreed there. There was no agreement to let grain from CP lines go on to the Churchill line, even though CP said they were losing a lot of money moving grain. You would have thought they would be happy to let grain move off their land so they would not have to haul it longer distances to ports, but that did not seem to be the case. It is very curious.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Thiesson, I am glad to see you again. Mr. Chairman, I am not sure whether or not you were involved in the Crow rate debate, but Mr. Thiesson and his organization were heavily involved.

• 1215

The Chairman: I understand vicariously. I have been involved.

Mr. Benjamin: Some things that occurred during 1983 will be compounded as a result of the new National Transportation Act, in the matter of grain movement, but not only grain, other commodities. At that time, I presented information to the committee of you could move grain by rail and barge, down through Minneapolis to New Orleans at \$9 to \$12 a tonne less than shipping it to Vancouver or through the St. Lawrence Seaway, and that was pooh-poohed.

Now, we have a task of looking at the definition of the word "export" and the Western Grain Transportation Act by the Grain Agency. If that word "not" is removed, will that affect grain movement only, or will it affect other commodities as well?

Mr. Thiesson: That particular word "not" is in the Western Grain Transportation Act, and it refers specifically to grain movement. I believe I have the full definition in the submission, as it appears in the Western Grain Transportation Act. I have no doubt that it could very well affect other goods as well, but in this case I am referring to grain, on the top of page 11.

[Translation]

M. Thiesson: Non, ce n'est pas du tout ce que je recommande. Je pense que par principe, nous devons développer un port dans le Nord, parce qu'il est là et qu'il a un certain potentiel, même limité. Ce que je veux dire, c'est qu'avec tout le grain exporté à partir de Churchill, qui devait n'être transporté que sur des lignes secondaires du CN, alors qu'il y a des lignes secondaires du CP tout aussi près de la voie menant à Churchill, nous avons parfois dû faire venir des céréales du sud de la Saskatchewan, du sud du Manitoba, et même du nord de l'Alberta, pour atteindre la quantité nécessaire en vue de l'exportation, alors que les lignes du CP étaient tout près de cette ligne. Simplement, ce n'est pas une façon efficace de transporter les céréales.

Il n'y a pas eu d'accord d'exploitation en commun dans ce cas. Il n'y a pas eu d'accord permettant au grain transporté sur les lignes du CP de passer sur la ligne de Churchill, même si le CP a déclaré perdre beaucoup d'argent à faire le transport des céréales. On aurait pu penser que cela aurait arrangé la société de se décharger de ce grain et de ne pas avoir à le transporter vers des ports plus éloignés, mais cela n'a pas semblé être le cas. C'est très curieux.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur Thiesson, je suis content de vous revoir. Monsieur le président, je ne sais pas si vous avez participé au débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau, mais M. Thiesson et son organisation y ont largement participé.

Le président: Je comprends.

M. Benjamin: Certaines choses se sont produites en 1983, qui seront encore aggravées par la nouvelle Loi nationale sur les transports, en ce qui concerne le transport des céréales et d'autres produits. À l'époque, j'avais présenté des documents au Comité indiquant qu'avec la suppression des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, on pourrait désormais transporter des céréales par voie ferrée et par péniche jusqu'à Minneapolis et à la Nouvelle-Orléans, à raison de 9\$ à 12\$ de moins la tonne qu'en les expédiant à Vancouver ou par la voie maritime du Saint-Laurent; à l'époque, je m'étais fait huer.

Aujourd'hui, il nous faut étudier la définition du terme «exportation», et la Loi sur le transport du grain de l'Ouest par l'organisme responsable. Si le mot «pas» est supprimé, cela affectera-t-il le transport des céréales uniquement, ou d'autres produits également?

M. Thiesson: Ce «pas» figure dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et s'applique précisément au transport des céréales. Je pense en avoir la définition intégrale dans le mémoire, et je parle du libellé qui figure dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je suis convaincu que cela affectera d'autres produits, mais dans ce cas, en haut de la page 11, je parle précisément des céréales.

[Texte]

Mr. Benjamin: Yes. Is there anything that would be of a similar stricture to what is in the Western Grain Transportation Act in the National Transportation Act or the Railway Act?

Mr. Thiesson: I am not aware. It could well be, but I have not studied the act.

Mr. Benjamin: No, I have not, either. I am not aware of that.

Mr. Chairman, the acquisition by the railroads, or owning of trackage and the acquisition of running rights in the United States . . . what is happening could well happen in the transportation of grain. It means the ports at Vancouver and the St. Lawrence Seaway and Thunder Bay had better start worrying like they should have been worrying in 1983 on this matter.

Sir, I would like to suggest you will also see, as a result, more and more potash going through, down that way, rather than Vancouver. That is throwing out the baby with the bath water.

I would like to raise one final item with Mr. Thiesson. Is it your view that the 30% tariff, which I was unaware of—I did not know that they were—I presume that applies for both railroads and the trucking industry, that protection?

Mr. Thiesson: I think it is principally the railroads. I have the quote there and the source. My understanding was that it applied basically to the railroads . . . I am thinking, particularly in the movement of farm machinery, for instance, from the manufacturing plants in eastern Canada, but it says transport carriers here, so I imagine it would apply both to trucks and . . .

Mr. Benjamin: Yes, I was not clear on that. So it would apply to both. I was unaware of this, Mr. Chairman. I wish we had some of the witnesses back, the railroads and the trucking industry, because under deregulation and *Freedom to Move*, they sure never asked or advocated removing of that 30% customs tariff. This is interesting.

Does your organization feel it should be removed, or should it be kept, in order to retain more viable transportation companies in Canada?

Mr. Thiesson: I think it should be removed. Yes.

• 1220

The Chairman: I have been informed by the staff, one of our experts with the CTC, that it applies solely to rail, period.

Mr. Benjamin: That helps because, as Mr. Thiesson states, it says, transport carriers.

The Chairman: I know. Anyway, that is what my advice is. This man is with the CTC and he is an expert in rail mode.

[Traduction]

M. Benjamin: Bien. La Loi nationale sur les transports ou la Loi sur les chemins de fer contiennent-elles un libellé semblable à celui de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

M. Thiesson: Je ne sais pas. Peut-être, mais je n'ai pas étudié cette loi.

M. Benjamin: Moi non plus, et je n'en sais rien.

Monsieur le président, aux États-Unis, les sociétés de chemins de fer ont acheté des voies ferrées et des droits de passage . . . Cela pourrait fort bien se passer dans le domaine du transport des céréales. Cela signifie donc que les ports de Vancouver, de la voie maritime du Saint-Laurent et de Thunder Bay ont autant de raisons de s'en inquiéter qu'en 1983.

Par ailleurs, je suis également convaincu qu'on fera passer de plus en plus de potasse par là, plutôt que par Vancouver. On se débarrasse donc de l'essentiel avec le superflu.

Permettez-moi d'aborder une dernière question avec M. Thiesson. Pensez-vous que cette protection de 30 p. 100, dont je n'étais absolument pas au courant, s'applique aux deux sociétés de chemins de fer et aux entreprises de camionnage?

M. Thiesson: Elle s'applique essentiellement aux sociétés de chemins de fer. J'ai une citation ici, et la source. D'après ce qu'on m'a dit, ce tarif s'appliquait essentiellement aux sociétés de chemins de fer . . . Je pense plus particulièrement au transport des équipements agricoles, par exemple, à partir des usines de fabrication de l'Est du Canada, mais puisqu'on emploie ici l'expression «transporteurs», j'imagine que cela s'applique également aux entreprises de camionnage et . . .

M. Benjamin: Je n'étais pas sûr. Par conséquent, ce tarif s'appliquerait aux deux. Je ne le savais pas, monsieur le président. J'aimerais bien que nous puissions reconvoquer certains témoins, surtout les représentants des sociétés de chemins de fer et des entreprises de camionnage, car je suis bien sûr qu'ils n'ont jamais demandé ou préconisé la suppression de ce tarif douanier de 30 p. 100. Tout cela est intéressant.

Estimez-vous que ce tarif devrait être supprimé, ou au contraire, maintenu, afin d'aider les entreprises de transport canadiennes à survivre?

M. Thiesson: J'estime que cette protection devrait être supprimée.

Le président: L'un de nos documentalistes, qui connaît bien la CCT, me dit que ce tarif ne s'applique qu'aux sociétés de chemins de fer, un point, c'est tout.

M. Benjamin: Cette précision est fort utile, car, comme l'a dit M. Thiesson, il n'est question ici que de transporteurs.

Le président: Je sais. Quoi qu'il en soit, c'est ce que vient de me dire ce spécialiste de la CCT en matière de transport ferroviaire.

[Text]

Mr. Benjamin: Canadian transport carriers.

The Chairman: If he is not, then we will have to fire him.

Mr. Benjamin: There is some ambiguity there. Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Thiesson.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Gottselig, please.

Mr. Gottselig: Thank you, Mr. Chairman.

It is a fairly well prepared and very provocative brief. I wonder how you arrived at some of the conclusions. For example, with regard to page six in the advertisement, you mention . . . The point of the ad, at least what it indicated to me, was that CN was linking up with the U.S. rail line to provide some additional service, faster turnaround time. Now how, from that, do you read they are going to have into confidential rates? The ad refers to improvement of service and makes no reference, that I can see, to confidential rates.

Mr. Thiesson: Let me review this again. This ad appeared in *The Globe and Mail* on September 14. It was after that, at the end of September or the beginning of October, the Canadian Transport Commission held hearings at the request of the Minister, whether or not Canadian National and CP ought to be allowed to enter into confidential rate structures in order to meet the competition of U.S. rail lines.

I think you may recall that there was a problem there. The CTC reported and recommended at the end of the year that CNCP should be allowed to deregulate; in effect, operate under deregulated rules. On January 2, of course, this new linkage came into effect. So it seems to us that the railway companies essentially were the locomotive, in terms of bringing this change about; that really the situation is such that it was pretty well cut and dried. That would be my assessment.

Mr. Gottselig: But do you not think the rates are lower because of what they are saying, less switching, faster turnaround?

Mr. Thiesson: Oh, I am not quarrelling with the concept. But I am saying that this whole issue of deregulation has been pulled, in effect—we have been pulled in that direction by what has happened in the United States under the Staggers Act.

Mr. Gottselig: And again, on page 10, you call for an integration of both railways.

Mr. Thiesson: Yes.

Mr. Gottselig: Do you want CN privatized or CP nationalized?

Mr. Thiesson: We have so much money now invested in CP, I think we pretty well own it. I do not know of anyone else who puts that much money into a private rail line and does not have any equity. You buy shares in it and then you have part equity.

[Translation]

M. Benjamin: Les transporteurs canadiens.

Le président: Si ce n'est pas un spécialiste, il nous faudra le renvoyer.

M. Benjamin: Cela est un peu ambigu. Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Thiesson.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Gottselig, vous avez la parole.

M. Gottselig: Merci, monsieur le président.

Votre exposé est bien documenté et plutôt provocateur. Je me demande comment vous en êtes arrivé à certaines conclusions. Par exemple, à la page 6 de l'annonce publicitaire, vous indiquez . . . D'après ce qu'on m'a dit, cette annonce publicitaire était destinée à informer le public que le CN s'associait avec une société ferroviaire américaine afin d'augmenter la fréquence de ses services. Comment pouvez-vous en conclure qu'ils vont pratiquer des tarifs confidentiels? Il n'est question, dans cette annonce, que de l'amélioration du service et absolument pas, d'après ce que je peux voir, de tarifs confidentiels.

M. Thiesson: Reprenons les choses au début. Cette annonce a été publiée dans le *Globe and Mail* du 14 septembre. Ensuite, à la fin du mois de septembre, ou au début du mois d'octobre, la Commission canadienne des transports a organisé des audiences à la demande du ministre, afin de déterminer si le Canadian National et le CP devraient être autorisés à pratiquer des tarifs confidentiels afin de faire face à la concurrence des sociétés ferroviaires américaines.

Vous vous souvenez sans doute du problème qui s'est posé. La CCT a recommandé dans son rapport, à la fin de l'année, que le CNCP devrait être autorisé à fonctionner dans un contexte déréglementé. Le 2 janvier, cette nouvelle association a vu le jour, et il nous semble donc que les sociétés de chemins de fer ont été les moteurs, en quelque sorte, de cette évolution; en tout cas, j'ai l'impression que la situation était déjà bien prévue.

M. Gottselig: Mais ne pensez-vous pas qu'ils ont pu baisser leurs tarifs grâce à la réduction des transferts d'un mode à l'autre, comme ils le disent?

M. Thiesson: Je n'ai rien à redire à ce concept. Je dis simplement que nous avons été embarqués dans toute cette déréglementation à cause de l'enchaînement des événements qui ont résulté de l'adoption de la *Staggers Act*, aux États-Unis.

M. Gottselig: À la page 10, vous préconisez l'intégration des deux sociétés de chemins de fer.

M. Thiesson: En effet.

M. Gottselig: Voulez-vous que le CN soit privatisé ou que le CP soit nationalisé?

M. Thiesson: Nous avons investi tellement d'argent dans le CP que nous pourrions tout aussi bien en prendre le contrôle. À ma connaissance, personne n'investirait autant d'argent dans une société de chemins de fer privée sans avoir des actions. Il vous suffirait d'en acheter.

[*Texte*]

However, we do not operate that way, it appears, in this country. We put all kinds of money into the railway companies, both CN and CP. We have a situation where I think we have CN at least partly accountable to the Government of Canada. It pays back 20% of its net revenues into the federal treasury; and, on the other hand, CP probably owes between one and a half and two billion dollars in deferred taxes. I think it would make a lot of sense to integrate the two operations, and possibly then we could remove some of the duplications that are not necessary to the operation of an efficient system. Most countries in the world do have rail lines that are public utilities and not private operations. North America appears to be unique in that respect.

• 1225

Mr. Gottselig: So you actually think we would be better served by having one huge bureaucracy, rather than the way it is now.

Mr. Thiesson: I think private corporations also have bureaucracies. Sometimes there are too many disparaging connotations to the word "bureaucracy". I think the Canadian National is operating relatively efficiently in the system as a transportation company. I think that the government should be the last to try to say that it is not, because it has been doing a reasonably good job.

Mr. Gottselig: In my usual brief manner, Mr. Chairman, I will end my questions there.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gottselig. Thank you, Mr. Thiesson and Mr. Gluck, for coming. Your brief is very much part of the record. It is very clear and very unambiguous, and it will certainly be part of our deliberations. I do not think we will go quite as far as nationalizing the two railways in our report, but I am perhaps prejudging the report. I have heard these proposals before and who knows? some day it may come. Anyway, thanks very much.

The next witness is Mr. Ward, who is sitting in the audience, so I now call on Mr. Ward of Wardair. He has a short brief, which I imagine he will want to read, because it certainly is pretty clear what you say. So I welcome you and say adieu to Mr. Thiesson.

Mr. Thiesson: We will send each member of the committee a copy of our submission to the Western Grain Transportation Committee.

The Chairman: Yes. It is not within our mandate directly, but send it to us. We certainly are glad to have the report you gave the clerk.

Mr. Thiesson: I would assume that, if there are amendments to be made to the act, this committee will at some point deal with them.

The Chairman: This committee is the Transportation committee, yes. But I will not get into it. There are also legislative committees and obviously the members are switching back and forth to both.

[*Traduction*]

Cependant, il semble que ce ne soit pas ainsi que nous fonctionnons, au Canada. Nous investissons des sommes considérables dans les sociétés de chemins de fer, aussi bien au CN qu'au CP. Je crois que, dans la situation actuelle, le CN a au moins certains comptes à rendre au gouvernement du Canada. Il doit rembourser 20 p. 100 de ses revenus nets au Trésor fédéral; par ailleurs, le CP doit à peu près deux milliards de dollars en impôt différé. Il me semblerait tout à fait logique d'intégrer les deux sociétés, ce qui nous permettrait de supprimer les chevauchements qui nuisent à l'efficacité du système. Dans la plupart des pays, les transports ferroviaires font partie des services publics, et ne sont pas une entreprise privée. L'Amérique du Nord semble être unique à cet égard.

M. Gottselig: Vous pensez donc que nous aurions intérêt à tout rassembler en une seule bureaucratie énorme, plutôt que de conserver le système actuel.

M. Thiesson: Les sociétés privées ont, elles aussi, leur propre bureaucratie. On donne trop souvent au terme «bureaucratie» un sens péjoratif. À mon avis, les services de transport du Canadien National sont relativement efficaces, et le gouvernement devrait être le dernier à prétendre le contraire.

M. Gottselig: Comme d'habitude, monsieur le président, je me suis montré très bref. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gottselig. Merci, messieurs Thiesson et Gluck, d'être venus. Votre mémoire sera consigné à notre procès-verbal. Il est très clair et sera certainement pris en considération lors de nos délibérations. Je ne pense pas que nous irons jusqu'à recommander, dans notre rapport, la nationalisation des deux sociétés de chemins de fer, mais j'anticipe peut-être un peu trop. J'ai déjà entendu ce genre de proposition, et qui sait? Peut-être qu'un jour... Quoi qu'il en soit, merci beaucoup.

Nous allons maintenant demander à M. Ward, qui représente Wardair, de venir s'asseoir à la table des témoins. Il a un bref exposé, qu'il va certainement nous lire. Je lui souhaite donc la bienvenue parmi nous tout en remerciant encore une fois M. Thiesson.

M. Thiesson: Nous allons envoyer à chaque membre de votre Comité un exemplaire du mémoire que nous avons soumis au Comité du transport du grain de l'Ouest.

Le président: Merci. Cela ne relève pas directement de notre mandat, mais envoyez-les toujours. Nous serons très heureux d'avoir le rapport que vous avez donné au greffier.

M. Thiesson: Je suppose que si des amendements sont proposés à la loi, votre Comité en sera saisi.

Le président: En effet, puisque notre Comité est saisi de toutes les questions concernant les transports. Mais je ne me lancerai pas dans cette discussion, car il y a également les comités législatifs, et les députés font la navette entre les deux.

[Text]

Mr. Ward, welcome. You have been sitting there so you know you may want to highlight your brief, which is pretty short, and take it away from here. You have had a fair amount of expert...

Mr. Maxwell W. Ward (Chairman and Chief Executive Officer, Wardair International Ltd.): Thank you, Mr. Chairman, I am just delighted to be here under a little different circumstances than the last time I was before the Transport committee.

The Chairman: Yes, I too remember your appearance then.

Mr. Ward: I would like to address the issues on bush flying and the northern operation in the northern parts of Canada. There seems to be a lot of concern here that this part of the operation might suffer.

I operated bush airlines for 34 years in the north. We finally sold it in 1980 because of regulation, to be precise. I still go back and forth there considerably, and I know pretty well what is going on, at least in the western part of the Canadian Arctic. I tramp around there every summer and enjoy myself.

It is my opinion, as I see the bush operators, that they are in the same box today as they have been ever since regulation came into being. They have nowhere to grow; they have nowhere to go; they have no real objectives. When you talk to them, they are always talking about wishing to sell out because they have nowhere to go.

Now, with deregulation in the north, the whole issue will be on their backs. If they have the ambition to do anything, they will be able to get out and do it. In our case, years ago, in order to get out of being absolutely boxed in, we made a transition, believe it or not, from a bush operation to an international, scheduled operation.

In the first year, we lost just about all our equity. This is something that most bush airlines, of course, cannot afford to do. It is not the sensible approach to the matter. It is very necessary that the small charter operator be able to operate, firstly, onto the small scheduled lines and then go onto the larger lines and grow in keeping with the normal progress of commerce.

This can only happen with deregulation in the north. There is no way you can regulate one part of it and deregulate the other.

For instance, Northwest Territorial Airways are operating within the Northwest Territories. They are operating services to Coppermine, Holman Island, and all those small centres. They are now operating directly south between Edmonton and Yellowknife and they are also operating across Canada.

• 1230

This has given them the best of two worlds if they can block the small bush carrier from possibly going on to their routes within the north. Yet, many of those little bush carriers could

[Translation]

Monsieur Ward, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue. Je vous propose de nous donner un aperçu de votre mémoire, qui est assez concis. Ensuite, nous passerons aux questions...

M. Maxwell W. Ward (président directeur général, Wardair International Limited): Merci, monsieur le président. Je suis ravi de comparaître devant votre Comité, dans des circonstances un peu différentes de la dernière fois.

Le président: Moi aussi, je me souviens de votre comparution.

M. Ward: J'aimerais vous parler de l'exploitation de services aériens dans le nord du Canada. On semble se préoccuper beaucoup du sort de ce genre de services, après la déréglementation.

J'ai exploité les services aériens dans le Nord pendant 34 ans, mais j'ai finalement vendu mon entreprise en 1980 à cause, justement, de la réglementation. J'y retourne très souvent, et je sais donc parfaitement ce qui s'y passe, tout au moins dans la partie occidentale de l'Arctique canadien. J'y vais pratiquement tous les étés.

J'ai l'impression que la situation des exploitants aériens du Grand Nord est la même aujourd'hui qu'au début de la réglementation. Ils n'ont pas de possibilités d'expansion, ils n'ont pas de routes, ils n'ont pas d'objectifs véritables. Ils vous disent toujours qu'ils aimeraient bien vendre leur exploitation parce qu'il n'y a pas de services à offrir.

Maintenant, avec la déréglementation, ce sera à eux de décider de leur propre sort. S'ils ont l'ambition de faire quoi que ce soit, ils pourront le faire et s'en sortir. Il y a des années, nous avons décidé, avec mon ancienne entreprise, de sortir de ce carcan et, croyez-le ou non, de transformer notre exploitation rudimentaire en un service de vols réguliers à l'échelle internationale.

La première année, nous avons pratiquement tout perdu. C'est bien sûr quelque chose que peu d'exploitants du Grand Nord peuvent se permettre de faire. Ce n'est pas non plus la meilleure façon de procéder. Il faut que le petit exploitant de vols nolisés puisse d'abord s'attaquer au marché des petites liaisons régulières avant d'attaquer celui des longs courriers.

Seule la déréglementation offrira ce genre de perspective aux exploitants du Nord. Vous ne pouvez absolument pas réglementer une partie d'un secteur et pas l'autre.

Par exemple, la compagnie Northwest Territorial Airways dessert les Territoires du Nord-Ouest, et notamment Coppermine, Holman Island et toutes ces petites localités. Cette société assure aujourd'hui des vols directs sur Edmonton à partir de Yellowknife, ainsi que dans d'autres régions du Canada.

Ils vont pouvoir profiter de la situation sur deux plans à la fois s'ils peuvent empêcher le petit transporteur d'emprunter leurs routes habituelles dans le Nord. Il pourrait cependant

[Texte]

maybe do a better job. We found in 1980, when we got rid of our operation, that one of the reasons for getting rid of it was the fact that the job could be done much better by the small operator who did the books, fixed the engine, flew the aircraft, went around and got the business. When you get a lot of overhead, when you get too big, you find you are not as efficient up there, and it is obviously time to leave. I think deregulation will enable that to occur in the north if there is freedom all the way through. But I do not see how we can deregulate one part of this country and not the other. It has to be right throughout; otherwise, it just will not work.

Artificial restraints and so on within the north will continue to do what it is doing now, and that is discourage people. And the north, particularly in the bush operations, are really full of entrepreneurs, people who want to go and do things, people who want to get out and feel their oats. It is the only segment of aviation today where the entrepreneur could get into business in the past. There are many good operators up there who should be operating on a free basis so they can get back into the south.

I think my point here is that has been really the spawning ground for the aviation industry through all these years.

One other point I would like to make, and that is Canada had really a booming air transport business in the 1920s and 1930s. There were no regulations. Canada led the world in the transport of freight by air prior to the war. And we can do it again if you leave the entrepreneur free to operate.

The Chairman: That is good. Thank you very much, Mr. Ward. I will be interested in the questions. I have one, but I am sure it is going to be covered. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to compliment Mr. Ward for appearing before us today. His entrepreneurship and his dynamism are very well known, and indeed his contribution to the work of our committee is most welcome and appreciated.

You are bringing a very unique experience; and I am interested to know, from the point of view of your past experience, how deregulation could change tremendously the pattern that exists in the air industry. Some people fear that because of deregulation we will see heavy concentrations. Your own evaluation of the situation would be appreciated. How do you visualize it? Do you think there would be a proliferation of small companies just serving some routes and only one or two big ones serving the national routes; or do you think there is a possibility in a deregulated environment to have four or five or six medium- and major-sized air companies serving Canadians?

[Traduction]

arriver que bon nombre de ces petits transporteurs du Grand Nord puissent faire un meilleur travail. En 1980, l'une des raisons qui les ont motivés à mettre un terme à nos opérations était la constatation que le petit exploitant qui faisait tout lui-même: la tenue de livres, les réparations des moteurs, le pilotage de l'avion et le travail proprement dit, pouvait fonctionner de façon beaucoup plus rentable. Quand les frais généraux grimpent sans cesse et quand l'exploitation atteint des proportions démesurées, on se rend compte que l'on est plus efficace et qu'il est temps de se retirer. Si la liberté que l'on accorde dans le cadre de la déréglementation est complète, je crois qu'elle permettra qu'une telle chose se produise dans le Nord. Mais je ne vois pas comment on ne peut déréglementer qu'une partie du pays. La déréglementation doit s'appliquer d'un bout à l'autre du pays, sans quoi, elle est vouée à l'échec.

Les limites artificielles imposées dans le Nord et tout ce qui s'en suit continueront à décourager les gens, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Et le Nord, particulièrement dans le domaine du transport de brousse, est rempli d'entrepreneurs, de personnes qui ont de l'allant, de gens qui veulent voler de leurs propres ailes et se réaliser pleinement. C'est le seul secteur de l'aviation dans lequel l'entrepreneur pouvait pénétrer auparavant. Il y a de nombreux exploitants qui font un très bon travail dans le Nord et qui devraient pouvoir élargir leur activité dans le Sud.

Ce que j'essaie de dire c'est que le Nord est une véritable pépinière depuis bon nombre d'années pour le secteur de l'aviation.

Un autre aspect que j'aimerais faire valoir est que le secteur du transport aérien au Canada a véritablement pris une expansion très rapide dans les années 20 et les années 30. Il n'y avait alors aucune réglementation. À cette époque, avant la guerre, le Canada occupait la première place au monde dans le domaine du transport aérien de marchandises. Et nous pouvons redorer notre blason à cet égard si vous donnez les coudées franches à l'entrepreneur.

Le président: C'est bon. Merci beaucoup, monsieur Ward. Les questions seront sans doute fort intéressantes. J'en ai personnellement une, mais je suis plutôt certain de ne pas avoir à la poser. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je désire tout d'abord remercier M. Ward de son témoignage. Tous connaissent bien l'esprit d'entreprise et le dynamisme qui l'animent, et nous apprécions au plus haut point la contribution qu'il a faite aux travaux de notre Comité.

Votre expérience en la matière est des plus particulières et, partant de cette expérience, j'aimerais que vous nous disiez en quoi la déréglementation pourrait beaucoup influencer sur le système qui existe déjà dans le domaine du transport aérien. Certains craignent que la déréglementation engendre d'importantes concentrations. J'aimerais bien savoir ce que vous en pensez personnellement. Comment voyez-vous la chose? Avez-vous l'impression qu'il y aurait une prolifération de petites compagnies qui ne desserviraient que quelques destinations et qu'il n'y en aurait qu'une ou deux grosses pour les destinations à l'échelle nationale; ou croyez-vous plutôt, en contexte de déréglementation, à la possibilité de quatre, cinq ou six

[Text]

Mr. Ward: I doubt if there will be four or five or six major carriers, but I think there will be at least three, even with the consolidations you see occurring today. We intend to get into the domestic scheduled operations as soon as we can get our affairs in order properly. I think you will see a proliferation of smaller carriers. I think we have seen a wee bit of that now in the service in the triangle, between Toronto, Ottawa, and Montreal—small carriers that have started up and are doing very well. I think you will see the northern operators, if given the freedom to operate, expanding into serving communities that maybe had not been served before and providing services that had not previously been in effect. I think there will be a lot of them, and I think they are the carriers of the future. They will grow under normal commercial planning. I think they will end up on southern routes, in a lot of cases, because the north is a limited population and has limited commerce. I think the public in smaller communities will benefit from that. I do not think there will be any shortage of competition in the marketplace nor do I really see any carriers I now know of going out of business per se. I think you will certainly see amalgamation.

• 1235

Mr. Ouellet: You have been indicating that total deregulation should apply also to the north. Almost every witness to have appeared before us has had some fear in relation to the north and has recommended to us to be very prudent and to go slowly in this regard. Your testimony here is certainly an act of faith in this deregulatory environment.

Will your company contemplate going back in the north? You were saying that you were the sole bush company. Are you someone who would look at the new environment as being an opportunity for your company to expand—including the north?

Mr. Ward: If there were opportunities in the north, we would certainly like to take them. Right off the top of my head, I doubt if we would go into the bush type of operation with Twin Otters and such at this point but there is really no requirement for us. There are so many Twin Otter operators and bush operators up there that the market is well served by those people. If the other carriers, larger carriers, decided they wanted to get off those nice routes—at 30 cents per passenger per mile, boy, they sound very attractive to me. I do not think we would be the only ones interested in moving north at that time. I think other carriers will find it attractive, too. The rates are very high in the north, and as I say in my report, it is very easy to operate in the north. There are no difficulties in operating in the north.

Mr. Ouellet: Thank you.

[Translation]

transporteurs aériens de taille moyenne et de grande envergure pour desservir les Canadiens?

M. Ward: Je doute qu'il puisse y avoir quatre, cinq ou six grands transporteurs aériens, mais j'estime qu'il pourrait y en avoir au moins trois et ce, malgré la tendance au regroupement dont nous sommes témoins à l'heure actuelle. Nous avons l'intention d'entrer dans le secteur du transport national dès que nous aurons mis de l'ordre dans nos affaires. Je crois que nous allons voir se multiplier les petites compagnies de transport. Nous en avons d'ailleurs déjà vues naître un certain nombre dans le triangle entre Toronto, Ottawa et Montréal—de petits transporteurs qui viennent d'entrer en exploitation et qui tirent fort bien leur épingle du jeu. Selon moi, si on leur accorde toute la liberté dont ils ont besoin, nous allons voir les transporteurs aériens du Nord desservir des collectivités qu'ils ne l'avaient peut-être jamais été auparavant, et offrir toute une nouvelle gamme de services. Je crois qu'ils seront très nombreux et que ce sont les transporteurs de l'avenir. Ils vont prendre de l'expansion en suivant le cours normal de la planification commerciale. Dans bien des cas, ils vont probablement aboutir dans le réseau du Sud parce que la population du Nord est limitée tout comme le commerce qui s'y pratique. Selon moi, la population des petites collectivités va en profiter. Je ne crois pas que la concurrence fasse défaut sur le marché ni que quelque transporteur que ce soit ait à fermer ses portes. Nous allons sûrement être témoins de certains fusions.

M. Ouellet: Vous avez dit qu'il faudrait aussi déréglementer complètement le Nord. Presque tous les témoins que nous avons eus ont exprimé certaines craintes en ce qui a trait au Nord et nous ont recommandé la plus grande prudence et d'agir sans trop de hâte à cet égard. Votre témoignage démontre la confiance que vous avez à l'égard de la déréglementation.

La société à laquelle vous appartenez envisagera-t-elle de reprendre ses activités dans le Nord? Vous disiez que vous étiez l'unique compagnie de transport aérien de brousse. Êtes-vous de ceux qui considéreraient le contexte de la déréglementation comme une possibilité d'expansion pour sa compagnie—notamment dans le Nord?

M. Ward: Si le Nord offrait des possibilités, oui, bien sûr. À brûle-pourpoint, je doute que nous serions intéressés à l'heure actuelle à acheter les Twin Otters nécessaires pour entreprendre un tel genre d'activité car nous n'en avons pas véritablement besoin. Il y a tellement d'exploitants qui possèdent déjà les Twin Otters et le matériel nécessaire dans le Nord que le marché est à toutes fins pratiques saturé. Si les autres transporteurs, les plus importants, décidaient de laisser tomber ces belles routes—à 30c. le mille par voyageur, cela serait une possibilité très attrayante. Je ne crois d'ailleurs pas que nous serions les seuls qu'elles intéresseraient. Il y en aurait probablement d'autres. Les tarifs sont très élevés dans le Nord et, comme je le dis dans mon rapport, l'exploitation d'un service aérien y est très facile.

M. Ouellet: Merci.

[Texte]

The Chairman: The interesting thing about the weight of evidence that Mr. Ouellet mentioned is that it is the entrepreneurs who have come before the committee and said that the north is different and needs a different environment. You got out of the north and are down here now. You are a central Canadian among other things. It is interesting that with your experience, Grant McConachi and some of those other characters who did so much for aviation... but the entrepreneurs there now in the north say that they are different and need different regulations.

Mr. Ward: Mr. Chairman, I kind of question whether we would have had all the regulations we got in the 1939-40 era if it were not for the entrepreneurs who were running for cover. This will always occur. You will always get entrepreneurs who ask for protection for their route to the north but want to be allowed to compete in the south. It is just good business in a lot of cases. I think a lot of people are afraid of change. They are very afraid of change. You will find that most of the people who are asking for the protection, and so on, are those who have something to protect.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, my only question has to do with the remark Mr. Ward made about the market in the north being well served now. If it is being well served now, what would be served by deregulation?

Mr. Ward: If it is well served now, there will not be any more carriers in there, will there? Deregulation will not change anything. Obviously if the market is limited and people cannot make a go... nobody will have the resources to run an air service if the work is not there. You will find a lot of ingenuity developing. Maybe there are many routes which are not developed now that would be developed if these northern operators did not have to face a myriad of regulation in order to get into the business.

Many of them are scared. I get phone calls from northern operators asking how to go about this and that, what would you do about this and what... They are afraid of the CTC. They are afraid of getting involved with it. The CTC is very expensive to handle, very expensive indeed. It costs a northern operator a lot of money to hire the lawyers necessary, to go out and make presentations to the CTC. They do not have the money in many cases. They are working from hand to mouth building an industry and a business.

Mr. Clifford: Mr. Ward, you have had such a rich experience due to the fact that you are from the north and I think you really understand. You are the very first witness I can recall who has talked positively about deregulation of air services in the north.

[Traduction]

Le président: Ce qui ressort le plus des témoignages auxquels a fait allusion M. Ouellet est que ce sont des entrepreneurs qui sont venus nous dire que le Nord était différent, et qu'il exigeait des conditions spéciales. Vous avez mis un terme à vos activités dans le Nord et vous fonctionnez maintenant dans le Sud. Vous exploitez maintenant le marché du centre du Canada, entre autres. Il est intéressant qu'avec l'expérience que vous possédez, que Grant McConachi et un certain nombre de ceux qui ont tellement fait pour l'aviation... mais les entrepreneurs qui sont actuellement dans le Nord soutiennent que leurs besoins sont différents et que la réglementation à laquelle ils doivent obéir doit être ajustée en conséquence.

M. Ward: Monsieur le président, je me demande si nous aurions eu tous les règlements adoptés en 1939 et en 1940 si ce n'avait été des entrepreneurs qui cherchaient à se protéger. Cela sera toujours. Il y aura toujours des entrepreneurs qui demanderont que leurs routes soient protégées dans le Nord et qui voudront du même coup pouvoir exploiter le marché du Sud. Cela se justifie bien souvent, quand on parle d'affaires. Je crois que bien des gens ont peur du changement. On a très peur du changement. Il est plutôt aisé de constater que la plupart de ceux qui réclament la protection, et ainsi de suite, sont des gens qui ont quelque chose à protéger.

M. Blaikie: Monsieur le président, la seule question que j'ai porte sur l'observation qu'a faite M. Ward à propos du marché du Nord dont il a dit qu'il était bien desservi à l'heure actuelle. Si c'est le cas, qu'apporterait de plus la déréglementation?

M. Ward: Vous voulez dire que s'il est bien desservi à l'heure actuelle, il n'y aura pas plus de transporteurs, n'est-ce pas? La déréglementation n'apportera rien de plus. Il est bien entendu que si le marché est limité et que rien n'incite à aller de l'avant... personne ne disposera des ressources nécessaires pour exploiter un service de transport aérien s'il n'y a pas de transport à faire. Mais il faut compter sur l'imagination. Il y aurait peut-être bien des routes aériennes en exploitation à l'heure actuelle si les transporteurs du Nord n'avaient pas à faire face à toute une pléthore de règlements pour entreprendre de les exploiter.

Bon nombre d'entre eux ont peur. Des transporteurs aériens du Grand Nord m'appellent pour me demander conseil, pour me demander ce que je ferais dans telle ou telle circonstance... Il ont peur de la CCT. Ils ont peur de traiter avec la commission car cela leur revient très cher. Engager les avocats nécessaires pour faire des présentations à la CCT implique beaucoup d'argent pour les transporteurs. Souvent, ils ne peuvent tout simplement pas se le permettre. Ce sont des gens qui travaillent la main dans la main à bâtir une industrie et une entreprise.

M. Clifford: Monsieur Ward, la précieuse expérience que vous avez acquise dans le Nord vous permet, à mon avis, de vraiment bien comprendre la situation. Autant que je me souviens, vous êtes vraiment le premier témoin à se prononcer en faveur de la déréglementation des services de transport aérien dans le Nord.

[Text]

[Translation]

• 1240

It presents a couple of interesting questions, I think, since you are of that stance. The first one is that most of us here do not have any of the kind of experience at all in the far north that you have had. In your opinion, should this committee that has to make recommendations and legislation, etc., be in the north? Should they go up and try and learn some of the things you have accrued over many years? Should we get firsthand experience by listening to and seeing for ourselves witnesses in the north? What is your opinion of that?

The Chairman: Have you seen the CTC Air Transport Committee report on the north air services and reviewed that?

Mr. Ward: No. It is very difficult for me to address that. I do not know how by going to the north you can become an instant expert on the north. I think you are going to run into a lot of people in the north who are going to give you their own limited experience in that particular area and so on, and I think you will hear from those who are against deregulation, but I doubt very much if the people who would benefit from it really realize they are going to benefit from it to the extent they are and will really stand up to be counted. I think that is one of the weaknesses in a presentation in the north. I do not think you can benefit an awful lot by going north, to be honest with you.

Mr. Clifford: Fine. Thank you.

Another thing we have heard an awful lot of—and you have not commented on it, but I am sure you have thought about it—many witnesses tell us that it is such a special place that there should be a line of demarcation across the north—some say the 55th parallel, some say the 60th—and everything above that parallel would have to have special treatment.

Two questions: Have you some thoughts about a line? Should there be a line of demarcation? I think I know your answer, but I want to ask it anyway. Secondly, if you are above that so-called line then should there be subsidies and should they be paid directly to people such as you that are operating up there or should they go to the people?

Mr. Ward: Certainly I do not believe there should be any line between southern Canada and northern Canada. There is no economic boundary as such that you could identify, in my opinion.

If there is any subsidy then I think it should go to the consumer. For instance, right now the members of government in the Northwest Territories do get a subsidy. They get a certain fee for their transportation out once a year because it is a hardship centre sort of thing. That type of a thing does encourage people to go north. So I think there is merit in that. I would not give it to the airlines because I could give you a million reasons why my costs are up higher than heck because I live in the north. I think the only way to do it would be through maybe taxation benefits and so on in the north.

Cette opinion que vous exprimez m'inspire une ou deux questions plutôt intéressantes. La première est que, pour la plupart, nous n'avons aucune expérience qui s'apparente en quoi que ce soit à celle que vous avez acquise dans le Grand Nord. Croyez-vous que nous, qui devons faire des recommandations et adopter la loi, etc., devrions nous rendre dans le Nord? Devrions-nous y aller et essayer d'assimiler certaines des connaissances que vous avez accumulées pendant toutes les années que vous y avez passées? Notre Comité devrait-il aller tenir des audiences là-bas? Qu'en pensez-vous?

Le président: Avez-vous vu et étudié le rapport du comité des transports aériens de la CCT sur les services aériens dans le Nord?

M. Ward: Non. Il m'est très difficile de répondre à cela. Je ne vois pas comment on pourrait devenir un expert du transport aérien dans le Nord en y faisant un bref séjour. Je crois que si vous vous rendez dans le Nord, vous allez rencontrer bien des gens qui vous feront part de leur expérience limitée dans le domaine précis qu'ils connaissent et ainsi de suite, comme vous entendrez aussi ceux qui sont contre la déréglementation vous exprimer leur avis, mais je doute fort que les personnes à qui la déréglementation profitera comprennent suffisamment bien qu'ils vont en profiter pour se déclarer ouvertement en sa faveur. C'est l'une des difficultés que j'entrevois à une présentation dans le Nord. Pour être franc, je ne crois pas que le jeu en vaille la chandelle.

M. Clifford: Très bien. Merci.

Un autre argument que de nombreux témoins nous ont fait valoir—et sur lequel vous avez sans doute une opinion que vous n'avez pas encore exprimée—est que le Nord est une région si particulière qu'il devrait y avoir une ligne de démarcation—que certains voudraient voir à la hauteur du 55^e parallèle, et d'autres du 60^e—et que tout ce qui se trouve au nord de cette ligne fasse l'objet de conditions distinctes.

Deux questions: que pensez-vous de cette idée? Devrait-il y avoir une ligne de démarcation? Je crois connaître votre réponse, mais je pose quand même la question, à tout hasard. Deuxièmement, devrait-on accorder des subventions à ceux qui vivent au nord de cette ligne et, le cas échéant, est-ce aux exploitants de services de transport aérien qu'il faudrait les attribuer ou aux résidents de la région?

M. Ward: Je ne crois pas qu'il doive exister quelque frontière que ce soit entre le sud et le nord du Canada. Il n'existe aucune frontière économique que l'on puisse établir à coup sûr, selon moi.

S'il devait y avoir quelque avantage financier que ce soit, j'estime que ce serait au consommateur qu'il devrait aller. Par exemple, les membres du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest reçoivent une subvention à l'heure actuelle. Une fois par année, on leur accorde un tarif spécial pour leur transport parce qu'il s'agit d'une région désavantagée si vous voulez. Ce genre de chose, que je crois louable, attire les gens vers le Nord. Je ne donnerais pas cette subvention aux transporteurs aériens parce que je pourrais vous donner mille et une raisons pour justifier que mes coûts sont excessivement

[Texte]

That has always been an issue in the north. When I went up there in the 1940s it was still an issue: There should be a tax break for people who live in the north, not just for people who work in government in the north.

So I would think that the consumer should really get the benefit of any concession.

Mr. Clifford: Just a short one because you have had so much experience in the industry. You have talked about the north; swing to the south now. From what has happened so far and what you know is going to happen, what big advantages do you see for deregulation in the south?

Mr. Ward: From the standpoint of the carriers, they are going to have a tough time. They are going to have to get up awfully early in the morning.

I will give you a perfect example. Continental Airlines out of Vancouver is flying Vancouver to Hawaii, routes that we dominated really in the past, for 5¢ Canadian per passenger per passenger-mile. That is a pretty low rate. Certainly their average rate over their whole system in a whole year would be double that in American dollars. It is tough to deal with. They will do it for so long. But I would rather do this than face artificial restrictions that the government might impose on people doing this or that. It is much easier to compete in the marketplace than to fight regulations.

I think there are going to be lots of problems for the airline industry. We are running into them now as we have never run into them before. There are more operators; they are coming in with different airplanes; they are coming in cheap. But the public is doing fine, and is that not what it is all about? In the end, we will be able to handle the continentals and handle all those situations. We will be getting into scheduled operation; scheduled fares will come down in a year's time. And the commerce of the country will be better because of it.

• 1245

Fundamentally, I think the whole philosophy is so sound that government should not interfere with it. It is going to be tough, though. There are a lot of carriers, as you know—Nordair running for cover, Quebecair looking for partners, and so on—but I think there is enough entrepreneurial capability in the airline business in Canada that there will be competition, and we can stand up to the American competitors or any of the rest of them.

But it is interesting, especially in the international... any time a carrier drops out because he does not make it, another

[Traduction]

plus élevés sous prétexte que je vis dans le Nord. J'estime que la seule façon serait peut-être d'accorder aux habitants du Nord des avantages fiscaux et ainsi de suite.

Cela a toujours fait partie des préoccupations de ceux qui habitent dans le Nord. Quand j'y étais, dans les années 40, c'était encore une préoccupation: il devrait y avoir des avantages fiscaux pour les habitants du Nord, pas seulement pour ceux qui y travaillent pour le gouvernement, disait-on.

J'estime donc que c'est le consommateur qui devrait pouvoir profiter de toute espèce de concession.

M. Clifford: Encore une brève question, si vous me permettez? Je voudrais tellement profiter de l'expérience que vous possédez. Vous avez parlé du Nord. Bon. Parlons maintenant du Sud. Partant de l'expérience vécue jusqu'à maintenant et de ce que vous savez de l'avenir, quels grands avantages voyez-vous à la déréglementation dans le Sud?

M. Ward: Les transporteurs n'auront pas la vie facile. Ils vont devoir se lever drôlement tôt le matin.

Je vais vous donner une illustration parfaite de ce que je veux dire. *Continental Airlines*, de Vancouver, offre des vols à destination d'Hawaï, par des routes aériennes où nous prédominons depuis longtemps, pour 5c. canadiens le mille par voyageur. C'est un tarif joliment peu élevé. Le tarif moyen de la compagnie sur un an, dans tout son système, serait sûrement le double en dollars américains. C'est une situation plutôt difficile. Elle ne pourra pas continuer bien longtemps. Mais je préférerais de beaucoup cette situation que de devoir faire face à des limites artificielles que le gouvernement pourrait imposer à des transporteurs qui font ceci ou cela. C'est beaucoup plus facile de laisser régler les choses par la concurrence que de se battre contre des règlements.

Je crois que les difficultés vont se multiplier dans le secteur des transports aériens. Nous en éprouvons maintenant plus que jamais. Il y a plus de concurrents; des concurrents qui s'amènent avec des avions différents et des prix beaucoup plus bas. Mais le consommateur en profite, et n'est-ce pas là l'objectif? En bout de course, nous allons pouvoir affronter le marché continental et tout le reste. Nous allons pénétrer sur le marché des vols à horaire fixe; dans un an, les tarifs vont baisser. Et grâce à cela, la santé commerciale de notre pays n'en sera que meilleure.

Fondamentalement, j'assume que l'idée est si bien fondée que le gouvernement devrait lui laisser libre cours. Ça va être dur, très dur. Nous savons tous qu'il y a beaucoup de transporteurs, comme Nordair, qui cherchent à se protéger, et Québecair, qui cherche des partenaires, et le reste, mais je crois que l'esprit d'entreprise est suffisamment fort dans le domaine des transports aériens au Canada pour livrer concurrence, et nous pouvons faire face à nos concurrents américains ou à quelque autre concurrent que ce soit.

Il est intéressant de noter, et ce particulièrement chez les compagnies de transport international... que dès qu'un transporteur fait faillite, un autre prend sa place. C'est comme

[Text]

one moves in. This will happen for quite a long time and it will make it tough.

Mr. Clifford: Thank you very much, Mr. Ward. It is very refreshing to hear those views today.

The Chairman: Thank you, Mr. Clifford. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I wonder if I could make a short comment first. I do not know how many of the members of the committee realize it, but Mr. Ward and Wardair succeeded in spite of the regulations. Mr. Chairman, when Mr. Ward was fighting so hard against the regulations which were trying to keep him out of business, central Canada would not claim him then. But we were very proud to have him in Alberta. As a matter of fact, it was my pleasure to be your guest when you bought your first jet, and that is one of the highlights of my life.

I want to ask one question, as well as Mr. Clifford; your experience in the north really means something because you have lived there, you have strived there, you grew from there—and eventually succeeded, in spite of all the regulations you had to fight. Now we are hoping to remove a lot of those regulations so people do not have that fight, because many would not stand up to it the way you have.

One or two of the airline people from the north made this statement; namely, we have competition now and cannot stand any more competition in the north. Would these flyers in the north who are now frustrated because they have no place to go be able to find new markets or would they step in through amalgamation or other ways of serving the present market?

Mr. Ward: I believe they would, because they are fundamentally entrepreneurs. They are always looking for new ideas and new changes, new equipment, and how can they build a better mousetrap, you might say. That is why I think deregulation will assist the north so much; it will turn those entrepreneurs loose.

For instance, I know on certain routes within the Northwest Territories, airlines which have a captive route are using aircraft that are completely out of date. The people get in them and they have no option but to fly in those aircraft. No one else can come in and provide the service.

These carriers are doing very well by it, but if you had a competitor in there—somebody who came in with a more modern aircraft, maybe a later model prop-jet or something that fit the requirement or the traffic and somebody who would tailor their equipment to fit the demand at that time—they would go in and serve these areas and give the public better service right from the outset. And they would do so at a lower rate.

[Translation]

cela que ce sera pendant pas mal de temps et ce ne sera pas facile.

M. Clifford: Merci beaucoup, monsieur Ward. Les propos que vous tenez aujourd'hui sont très rafraîchissants.

Le président: Merci, monsieur Clifford. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Si je puis me permettre, j'aimerais tout d'abord faire une brève remarque. Je ne sais pas combien de membres du Comité se sont rendus compte que M. Ward et Wardair avaient réussi, et ce malgré la réglementation. Monsieur le président, du temps où M. Ward livrait un combat sans relâche contre les règlements qui étaient autant de bâtons dans les roues pour lui, le centre du Canada ne le considérait pas plus qu'il ne faut. Mais en Alberta, nous étions très fiers de le compter parmi nous. Soit dit en passant, j'ai eu le plaisir de faire partie de la liste des invités lorsque vous avez acheté votre premier avion à réaction, et c'est l'un des moments les plus mémorables de ma vie.

J'ai une question à vous poser. Tout comme M. Clifford, je crois que l'expérience que vous avez acquise dans le Nord est d'une valeur indéniable parce que vous y avez vécu, vous y avez lutté et vous y avez grandi—pour enfin réussir malgré tous les règlements qui vous faisaient obstacle. Aujourd'hui, nous espérons éliminer un grand nombre de ces règlements de façon à ce que les entrepreneurs n'aient plus à livrer le combat que vous avez mené parce que nombre d'entre eux ne pourraient y arriver comme vous.

Quelques représentants de transporteurs aériens du Nord nous ont dit qu'il y avait déjà de la concurrence à l'heure actuelle dans leur région et qu'ils ne pourraient en supporter davantage. Croyez-vous que ces entrepreneurs, qui sont aujourd'hui frustrés parce qu'ils ne peuvent aller ailleurs, pourraient trouver de nouveaux marchés ou pensez-vous qu'ils se fusionneraient ou qu'ils trouveraient d'autres moyens de desservir le marché actuel?

M. Ward: Je crois que c'est ce qu'ils feraient, parce qu'au fond d'eux-mêmes, ce sont des entrepreneurs. Ce sont des gens constamment à la recherche de l'idée nouvelle et du changement, du nouvel équipement et de la façon de confectionner une meilleure trappe à souris, si je puis me permettre. C'est pour cela que je crois tellement en la déréglementation pour le Nord; elle va motiver tous ces entrepreneurs de façon considérable.

Par exemple, je sais que dans les Territoires du nord-ouest, certains transporteurs aériens qui ont une route prédéterminée utilisent des avions complètement désuets. Les voyageurs n'ont pas le choix parce que personne d'autre ne peut leur offrir le service.

Tout va très bien pour ces transporteurs, mais s'il arrivait un concurrent doté d'un avion plus moderne, peut-être le dernier modèle de réacteur à turbine, ou quelqu'un qui pourrait offrir un service qui répondrait mieux aux besoins et qui pourrait adapter son équipement à la demande du moment, il pourrait desservir ces régions et offrir un meilleur service à la population dès le départ, et même à meilleur prix.

[Texte]

There would be competition, for a change and people would have a choice. That would sort it all out and maybe those who had old equipment would buy new equipment. The public would be far better served. I do not think anybody who has an investment in the aviation business, whether he be a small operator or a large one, is simply going to give up because we have deregulation. They are just going to fight harder.

Mr. Taylor: Just one quick comment. I like the remark about tailoring their equipment to the markets.

The Chairman: Okay. Yes, we are getting a little punchy here . . . but that is very good. Mr. Dantzer, can you dance with Mr. Ward, please?

Mr. Dantzer: I am very glad to see Mr. Ward here. What you have said in your brief has shaken, I am sure, the concept which many of this committee have, because you are the first one who has taken this position in such strong terms. Many of the other people who have come here and asked for a slow-down on deregulation in the north have sounded very, very reasonable and their arguments have sounded fairly good to me.

• 1250

For instance, some operator came to us in Vancouver and said in all his flights he averaged 3.1 passengers. He has lost money over the last couple of years. He is going to even out this year. He says it is absolutely impossible for him to do that if there is any competition; people coming in and cutting rates. Yet you in your brief say the only hope for northerners to obtain lower air rates is through deregulation. Could you expand on that?

Mr. Ward: If he is losing money, if he is flying passengers for less than it costs him to fly those passengers, he is highly of value to the community or to the industry as a whole. So obviously he is on the wrong tack.

Mr. Dantzer: He said he was doing that out of a sense of duty—public social duty—and that was why he maintained his services during those bad years. That is what he said. I do not know if that is true or not, but . . .

The Chairman: You do not know what cargo he had, Mr. Dantzer.

Mr. Ward: I really cannot account for people who donate their time and their money to the betterment of transportation for the public. There are not too many doing that.

I would suggest that in the free-enterprise business you will see consolidations. You will see more commercial decisions—not will the community let me do this or this or can I do that; it will be commercial decisions that really are made. They will say, hey, we have to make it pay; we have to make a living out of this; we have to make this airline profitable; we have to pay our taxes; we have to do all these things; so for goodness' sake,

[Traduction]

Il y aurait enfin de la concurrence et le client aurait le choix. Une telle concurrence rétablirait les choses et pousserait peut-être le transporteur détrôné à acheter du nouvel équipement. La population serait beaucoup mieux desservie. Je ne crois pas que quiconque ayant investi de l'argent dans le secteur du transport aérien décide de tout laisser tomber à cause de la déréglementation, qu'il ne soit qu'un petit transporteur ou un transporteur aérien important. Il va tout simplement mettre davantage d'effort.

M. Taylor: J'apprécie la remarque que vous avez faite à propos de l'adaptation de l'équipement au besoin du marché.

Le président: Bien. Nous prenons une tangente un peu plus critique . . . mais c'est très bien ainsi. Monsieur Dantzer, avez-vous des questions à poser à M. Ward?

M. Dantzer: Je suis très heureux de votre présence parmi nous, monsieur Ward. Ce que vous avez écrit dans votre mémoire a sans doute ébranlé l'idée que de nombreux membres du présent Comité ont déjà . . . parce que vous êtes le premier témoin à soutenir la position que vous avez adoptée dans des termes aussi forts. Bon nombre des autres témoins que nous avons accueillis et qui ont demandé de mettre la pédale douce dans l'application de la déréglementation dans le Nord m'ont semblé des plus raisonnables et les arguments qu'ils ont fait valoir me sont apparus plutôt valables.

Par exemple, un exploitant est venu nous dire à Vancouver qu'il transportait une moyenne de 3,1 passagers sur ses vols. Il travaille à perte depuis quelques années. Il va faire ses frais cette année. Selon lui, cela lui est absolument impossible s'il y a de la concurrence, s'il y a des gens qui viennent couper les prix. Et pourtant, dans votre mémoire, vous dites que la déréglementation représente le seul espoir d'obtenir une diminution des tarifs aériens pour les gens du Nord. Pourriez-vous vous expliquer?

M. Ward: S'il perd de l'argent, s'il transporte des passagers pour moins qu'il ne lui en coûte, il est extrêmement précieux pour la collectivité ou pour l'industrie dans son ensemble. Manifestement, il fait fausse route.

M. Dantzer: Mais, dit-il, c'est par devoir qu'il le fait—par devoir social envers le public—et c'est pour cela qu'il a maintenu ses services pendant ces mauvaises années. C'est ce qu'il a dit. Je ne sais pas si cela est vrai ou pas, mais . . .

Le président: Vous ne savez pas quelles marchandises il transportait, en plus monsieur Dantzer.

M. Ward: Je ne saurais parler pour les gens qui donnent de leur temps et de leur argent pour l'amélioration du transport pour le public. Il n'y en a pas trop qui le font.

A mon avis, dans la libre entreprise, on assistera à des consolidations. Les décisions seront davantage dictées par des mobiles commerciaux—et non pas par des questions comme: «La collectivité me permettra-t-elle de faire ceci ou ceci, ou encore puis-je faire cela?» Les décisions prises seront effectivement des décisions commerciales. On dira: «Nous devons rentabiliser; nous devons gagner notre vie; nous devons payer

[Text]

let us make decisions that are sound commercially. That is really what it is all about.

Under deregulation I found that myself, for many years . . . we were saying, well, if I manipulate like this, I can operate this type of operation. The key was to manipulate the thing so I could operate, not whether it was commercially viable or commercially sound. We could squeeze a wee bit here. We will lose money here, but maybe we can get into this market, because we can manipulate regulation. That is what we were spending our time at. Now we do not spend our time manipulating regulation. We spend our time trying to provide a good, sound commercial airline service.

I think that is what will apply. You see it applying. You see people who are scared already running for cover. That is what will occur as time goes on. The decisions will be sound, commercial decisions, and they will be on the backs of the people who are running the services.

Mr. Dantzer: Mr. Benjamin is not here, so I am going to ask his question. He asks it of every person who talks about air traffic in the north. In many locations in the North the largest amount of air traffic, the most profitable, is during the summer months. The worry is that if you open it up, somebody will come in and cream off all the profit in the summertime—fly-by-night operations—and then leave in the wintertime. That particular community will not have any service in the wintertime. Could you respond to that fear?

Mr. Ward: The big problem the operators in the North have is that there is not sufficient traffic in the wintertime to warrant all equipment they have on hand. So if a carrier in the north could find some way he could utilize his equipment in the south because he did not need it all—it is sitting around—there would be a lot better economics behind him. There would be sounder businesses operating in the north. That is really what they are trying to do . . . rather than simply because you are there you put your equipment on the ground and you keep your equipment going. It does not make sense.

Mr. Dantzer: But would it not result in no service at all to some of these communities in the wintertime?

Mr. Ward: Just the opposite. There are too many services up there. I see the bush operators in Yellowknife and I look around and say, well, what do you do in the winter? Well, their traffic in the winter is way down. They try to lease their aircraft out. They try, again, to tailor their capacity to meet the demand. If there is not the demand there in the winter, for goodness' sake, do not carry those overheads. And the commercial operator will have to do that, when the decision is strictly commercial. The public will be served. There are more airplanes in the North right now in the wintertime than they can possibly use. It is ridiculous.

Mr. Blaikie: It seems to me Mr. Ward did not answer the question. The question is not about what happens to equipment in the down-time in the winter. The question is whether or not

[Translation]

nos impôts; nous devons faire tout vie; donc, pour l'amour de Dieu, prenons des décisions commercialement saines». Voilà ce dont il s'agit, au fond.

Dans la dérèglementation, j'ai constaté que moi-même pendant de nombreuses années . . . Nous disions: «Eh bien, si je manipule comme ceci, je puis faire fonctionner ce type d'exploitation». La clé, c'était de manipuler la chose de manière à pouvoir la faire fonctionner, et non pas de savoir si elle était commercialement viable ou commercialement saine. Nous pourrions resserrer un peu ici. Nous perdrons de l'argent là, mais nous pouvons peut-être prendre pied sur ce marché, parce que nous pouvons manipuler la réglementation. Voilà à quoi nous consacrons notre temps. Désormais, nous ne passons plus notre temps à manipuler la réglementation. Nous passons notre temps à tâcher d'assurer un bon service aérien commercial solide.

C'est cela qui se passera. Vous le voyez déjà. Vous voyez des gens effrayés chercher déjà à se protéger. C'est ce qui se produira au fur et à mesure que le temps passera. Les décisions seront de bonnes décisions commerciales, et ils seront sur le dos des gens qui exploitent les services.

M. Dantzer: Monsieur Benjamin n'est pas ici; je vais donc poser sa question. Il la pose à tous ceux qui nous parlent du trafic aérien dans le Nord. Dans bien des endroits du Nord, la plus forte proportion de trafic aérien, la plus rentable, est pendant les mois d'été. La crainte, c'est que la dérèglementation permette à n'importe qui de venir écrémer les profits en été—à la sauvette—avant de prendre la poudre d'escampette l'hiver venu. Cette collectivité particulière n'aura aucun service en hiver. Pourriez-vous apaiser cette crainte?

M. Ward: Le gros problème des exploitants dans le Nord, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de trafic en hiver pour rentabiliser tout le matériel mobilisé. Donc, si un transporteur dans le Nord pouvait trouver moyen d'utiliser son matériel dans le Sud puisqu'il n'a pas besoin de tout—une partie reste à ne rien faire—sa rentabilité s'en trouverait bien meilleure. Il y aurait des entreprises plus solides dans le Nord. Voilà, au fond, ce qu'ils cherchent à faire . . . Plutôt que de clouer leur matériel au sol pour la simple raison qu'ils opèrent dans le nord et seulement dans le nord. Cela n'a pas de sens.

M. Dantzer: Mais ne s'ensuivrait-il pas que certaines localités seraient complètement privées de service en hiver?

M. Ward: C'est le contraire. Il y a trop de services là-bas. À voir les exploitants de brousse de Yellowknife, il y a de quoi se demander ce qu'ils font en hiver? Eh bien, leur trafic en hiver est très bas. Ils essaient de louer leurs appareils. Ils essaient, encore une fois, d'adapter leur capacité à la demande. S'il n'y a pas de demande en hiver, juste ciel, n'allez pas garder ces frais généraux. Et c'est ce que devra faire l'exploitant commercial, lorsque la décision sera strictement d'ordre commercial. Le public sera servi. Il y a plus d'avions dans le Nord aujourd'hui en hiver qu'on ne peut en utiliser. C'est ridicule.

M. Blaikie: Il me semble que M. Ward n'a pas répondu à la question. Il ne s'agit pas tant de savoir ce qui arrive au matériel dans les temps morts en hiver que de savoir s'il

[Texte]

there could be others who would come in in the summertime, when demand is great, as opposed to the winter, when demand is low, operate and compete for that demand, but not be available in the winter. That was the question.

Mr. Ward: That happens now. Or it happened under regulation. There were carriers that said, well, we have a licence now to operate in Yellowknife. We are operating out of La Ronge. We will come in and bring our aircraft in the summer. Well, the only reason they could really get the traffic was because there was more capacity than, for instance, we could handle. We were there all year round. But there was more capacity than we could handle. The demand is huge.

• 1255

If you gear up your operation just to handle the peak, boy, in the winter you are really in trouble. And this is what a lot of the carriers are finding. So it is the same as charters versus the international operation of scheduled carriers. We took the peak. We took the peak off so that there was not too much capacity in hand. And that operator who comes in and creams off does a service to the industry. The business has to be there, first of all, because he is a newcomer in most cases. He has to have a . . . You just cannot walk in with an airplane. You have to have pilots. You have to have pilots trained to fly in the operation. You have to have maintenance. You have to have all of these facilities. So he still moves all of those things in.

So it is not as if you could drive a truck up and take a load and then disappear. Flying airplanes is much more complex, especially in the north. It is a lot further north. It takes more of a fundamental structure to support that type of operation. And they are not hurting anything. You are going to have some of it, but very little. And then the new operator is at a real disadvantage coming in there in the summertime. Who knows?

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, just to follow up on that. It seems to me, Mr. Ward, that your answer is based on an analysis of a situation in which demand exceeds capacity. And now let us imagine a different situation where it is not a question of demand exceeding capacity and therefore the person who comes in during the summertime is simply helping meet that demand, but where capacity and demand are in relative balance. Then if you had someone coming in during the summertime, they would not be meeting the excess demand; they would be competing for the demand that is already in balance with the capacity. And it seems to me that is the situation that would lead to the kind of thing that Mr. Benjamin is worried about.

Mr. Ward: Well, should that occur, certainly government regulation will not change anything. Should that occur, the carrier is going to have to get his rates down and is going to have to dig the business up himself. He is going to have to get in there and run his business on a sound basis so that he can be competitive in the marketplace. Certainly, a carrier that is up

[Traduction]

pourrait y voir d'autres entreprises qui viendraient en été, c'est-à-dire lorsque la demande est forte, plutôt qu'en hiver, lorsqu'elle est faible, faire concurrence pour cette demande, sans toutefois être disponibles en hiver. Telle était la question.

M. Ward: Cela se produit déjà. Ou cela se produisait avec la réglementation. Il y avait des transporteurs qui disaient: «Eh bien, nous avons désormais un permis d'exploitation à Yellowknife». Nous sommes établis à La Ronge. Nous viendrons avec nos avions en été. Eh bien, la seule raison pour laquelle ils pouvaient avoir la clientèle, c'est qu'il y avait plus de demande que nous n'en pouvions absorber. Nous y étions toute l'année. Mais la demande dépassait nos moyens. La demande est énorme.

Si vous organisez votre entreprise en fonction de la période de pointe, ma foi, l'hiver vous mettra dans un véritable pétrin, comme une foule de transporteurs commencent à le constater. Il en est de même dans le cas des vols nolisés par rapport aux services internationaux des transporteurs à horaire fixe. Nous avons pris la période de pointe. Nous avons pris la période de pointe, si bien qu'il ne restait plus trop de capacité. Et cet exploitant qui vient se servir profite à l'industrie. La demande doit être là, en premier lieu, car il est un nouveau venu dans la plupart des cas. Il doit avoir un . . . Il ne suffit pas de s'amener avec un avion. Il vous faut des pilotes. Il faut des pilotes formés pour ce genre de service. Il vous faut de l'entretien. Il vous faut toutes ces installations. Donc, il apporte encore toutes ces choses-là.

Ce n'est donc pas comme si vous pouviez vous amener avec un camion, le charger, puis disparaître. Faire marcher des avions est plus complexe, en particulier dans le Nord. Il faut plus qu'une structure fondamentale pour que ce genre d'exploitation soit possible. On ne fait de tort à personne. On prend une partie du marché, mais c'est bien peu. Le nouvel exploitant se trouve véritablement désavantagé lorsqu'il s'amène là-bas en été. Qui sait?

M. Blaikie: Monsieur le président, permettez-moi de revenir là-dessus. Il me semble, monsieur Ward, que votre réponse est fondée sur une analyse d'une situation où la demande dépasse la capacité. Imaginons maintenant un scénario différent. Il ne s'agit plus d'une situation où la demande dépasse la capacité, l'exploitant qui arrive en été ne contribue plus tout simplement à répondre à cette demande. Maintenant la capacité et la demande sont relativement équilibrées. Alors, si quelqu'un s'amène pendant l'été, ce n'est pas pour répondre à la demande excédentaire, c'est pour arracher à ses concurrents une partie de la demande qui est déjà en équilibre avec la capacité. C'est la situation, avec ses conséquences possibles, qui inquiète M. Benjamin.

M. Ward: Ma foi, si cela devait se produire, ce n'est certes pas la réglementation gouvernementale qui y changera quelque chose. Si cela devait se produire, le transporteur devra réduire ses tarifs et trouver des clients lui-même. Il devra aller s'y établir solidement, de manière à pouvoir être concurrentiel sur le marché. Certes, un transporteur déjà installé là-bas et qui a tout ce qu'il faut devrait pouvoir le faire.

[Text]

there with the facilities and everything going for him should be able to be that way.

In the north, in my experience, not too many people came in and undercut the rate very much because they could not compete at a lower rate than they were. So there are a lot of considerations here. I do not think it is as neat and tidy or black and white as you say. There is a lot of gray area in there. They have a disadvantage coming in too, is my point. And they are not automatically going to get any of the business.

Mr. Blaikie: I guess the argument, Mr. Chairman, is whether being competitive and being commercially viable are always the same thing. Some people assume it is, others do not.

The Chairman: We have had enough exchange here and, of course, it is a concern. If you lose the cream in the summer, are you not going to be awfully cold in the winter? But I have three more who want to ask questions. We are going a little crazy on this witness and we have had more questions... Anyway, Mr. Mantha, Mr. Forrestall, Mr. Tobin.

Mr. Mantha: I thank you, Mr. Chairman. I just want to tell you that I am sure this committee...

The Chairman: There are four more witnesses.

Mr. Mantha: —enjoys having you. You seem to be having a lot of fun as an entrepreneur. I can tell you that because I did the same thing. I built something over a period of 20 years and I have enjoyed it.

My question to you, sir, is the heavy regulations—I mean, you have come through the system for years—the heavy regulations, were they brought about by government interference all the time, or were they brought by pressures from other groups on the government to do this? Now we are in the process of deregulating to make things easier. There will be a loss of jobs in certain areas, but we hope that statistics prove that there will be a net gain of a lot of jobs. As I say, you are having a lot of fun. Why were we so heavily regulated? What was the cause of it?

Mr. Ward: I think really the cause of it goes back to Mr. C.D. Howe who was an entrepreneur who was in government and decided that there should be a government airline.

Mr. Mantha: Who is C.D. Howe?

Mr. Ward: Oh, he was the Minister of everything a few years ago. Sorry about that.

Mr. Forrestall: Modern-day miracle.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Mantha: I did not get the answer yet, sir. Why was there so much regulation?

The Chairman: If you do not know who C.D. Howe was, it is not going to do you much good to get any answer, quite frankly.

Some hon. members: Oh, oh!

[Translation]

Dans le Nord, selon mon expérience, il n'y avait pas trop de bradeurs, car ils n'auraient pu soutenir la concurrence avec un tarif réduit. Une foule de considérations entrent en ligne de compte. Je ne pense pas que cela soit aussi tranché que vous le dites. Il y a beaucoup de zones grises. Cela comporte des désavantages; c'est ce que je veux dire. Les bradeurs ne vont pas automatiquement obtenir toute la clientèle.

M. Blaikie: Le problème, je suppose, monsieur le président, c'est de savoir si la concurrence et la viabilité commerciale sont toujours la même chose. D'aucuns le supposent, d'autres pas.

Le président: Nous avons eu un bon échange. C'est un problème. Si vous perdez la crème en été, n'allez-vous pas avoir terriblement froid en hiver? Mais, j'en ai trois autres qui veulent poser des questions. Nous y allons un peu fort avec ce témoin, et si nous avons d'autres questions... De toute manière, monsieur Mantha, monsieur Forrestall, monsieur Tobin.

M. Mantha: Merci, monsieur le président. Je voudrais tout simplement vous dire que je suis sûr que le Comité...

Le président: Il y a quatre autres témoins.

M. Mantha: ... est heureux de vous accueillir. Vous semblez bien vous amuser comme entrepreneur. Je puis vous le dire, car j'ai fait la même chose. J'ai bâti une affaire sur une période de vingt ans, et j'ai bien aimé cela.

Ma question, monsieur, concerne la lourdeur de la réglementation—en somme, vous avez vécu dans le système pendant des années. La réglementation onéreuse, donc, a-t-elle toujours été le fruit de l'ingérence gouvernementale, ou est-elle née de pressions exercées par d'autres groupes sur le gouvernement? Aujourd'hui, nous sommes en voie de déréglementer pour faciliter les choses. Il y aura beaucoup moins d'emplois dans certains secteurs, mais nous espérons que les statistiques feront ressortir un gain net d'un grand nombre d'emplois. Je le répète, vous vous amusez ferme. Pourquoi étions-nous si lourdement réglementés? D'où cela venait-il?

M. Ward: Je crois qu'en réalité cela nous venait de M. C.D. Howe, entrepreneur qui faisait partie du gouvernement et qui a décidé que le gouvernement devait se donner une compagnie aérienne.

M. Mantha: Qui est C.D. Howe?

M. Ward: Oh, il était ministre de tout il y a quelques années. Excusez-moi.

M. Forrestall: Un miracle de notre époque.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Mantha: Je n'ai pas encore eu ma réponse, monsieur. Pourquoi tant de réglementation?

Le président: Si vous ne savez pas qui était C.D. Howe, il ne vous sera pas très utile d'avoir une réponse, pour vous parler franchement.

Des voix: Oh, oh!

[Texte]

Mr. Mantha: Yes, yes, he comes from Toronto. I know, I know. I just want to hear it for real to rub it in.

• 1300

The Chairman: I thought he had answered it.

Mr. Mantha: No.

The Chairman: Okay, keep going.

Mr. Ward: It was Mr. C.D. Howe who brought the regulation in because of a fight between he and the CPR, really. If you look back in history, the argument was whether CPR would start the airline and own 49%, with the government owning 51%, Mr. C.D. Howe at that time being the government. He decided that this was the way it had to be. When CP said no, it would not go unless it owned 51%, he dismissed them, saying he had the authority to run the airline on his own, which he did. He started Air Canada.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you. Mr. Ward, we have heard a couple of times a matter that gives me some technical concern, I guess. There has been a criticism levelled at an irrationalization of equipment, namely, the dropping of jets on less than economical routings and the replacement by the DASH-7s, DASH-8s and Twin Otters. There have been claims that this seriously impairs air vac capability. From what I know of DASH-8s as replacement aircraft, they are totally capable of cargo-sized doors that will accommodate wheelchairs and stretchers, are they not?

Mr. Ward: The modern aircraft are. There are a lot of older aircraft, especially in the jet field, which do have restrictive doors, but you can always make them work, yes. You can handle the handicapped and odd-sized packages, whatever the case may be. You can get the right equipment to do the job, if there is the traffic there and the requirement.

Mr. Forrestall: The point is that old equipment is not replacing the jets. Anybody going into this type of an operation is putting in good, efficient, new technology. These planes can be built; they can be ordered, with the capacity built into them.

Mr. Ward: Yes. Certainly today's technology covers this very well in that they do take it into consideration. I do not think yesterday's technology was quite as advanced and able to do so. But the experience of most airlines, I think, is that you have to have the latest technology to get the best economics to make it go, anyhow. This is what will happen with deregulation of the north.

[Traduction]

M. Mantha: Oui, oui, il vient de Toronto. Je sais, je sais. Je voulais juste vous l'entendre dire, par souci d'insistance.

Le président: Je pense qu'il a répondu à la question.

M. Mantha: Non!

Le président: Très bien, continuez.

M. Ward: En vérité, c'est monsieur C.D. Howe qui est à l'origine de la réglementation, à cause de la lutte qui l'opposait à la *Canadian Pacific Railway* (CPR). Si l'on fait un peu d'histoire, on se souviendra qu'on se demandait à l'époque si l'on allait autoriser ou non CPR à créer une compagnie aérienne dont elle détiendrait 49 p. 100 des actions, le gouvernement devant en posséder 51 p. 100; c'est M. C.D. Howe qui représentait le gouvernement. Il décida que telle devait être la répartition. Mais CPR n'était pas d'accord; la société voulait posséder 51 p. 100 des parts. M. Howe lui tourna le dos, déclarant qu'il était investi de l'autorité nécessaire pour fonder une compagnie aérienne de son côté, ce qu'il a fait: il a créé Air Canada.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci! Monsieur Ward, à quelques reprises nous avons entendu parler d'un sujet qui me préoccupe quelque peu sur le plan technique. On a en effet critiqué le manque de rationalisation dans le choix du matériel volant, autrement dit le retrait des avions à réaction des lignes moins rentables, pour les remplacer par des DASH-7, des DASH-8 et des Twin Otters. On a prétendu que ce choix compromet sérieusement la capacité d'évacuation. Or, je crois savoir que les DASH-8, qu'on a substitués aux avions à réaction, peuvent facilement être munis de portes cargo, de sorte qu'il soit possible d'y embarquer des fauteuils roulants et des civières. Est-ce que je me trompe?

M. Ward: C'est le cas de tous les appareils modernes. Un grand nombre d'anciens modèles, surtout les avions à réaction, sont munis de portes qui limitent l'accès à bord; mais il est toujours possible de s'arranger. On peut toujours faire monter à bord un handicapé ou charger du matériel surdimensionné. Et puis, il est possible de se procurer le matériel permettant de répondre à la demande, quand demande il y a et que celle-ci est suffisamment importante.

M. Forrestall: Il faut préciser que le matériel ancien ne remplace pas les avions à réaction. Les transporteurs qui se lancent dans ce type d'opérations se dotent d'une technique nouvelle, efficace et appropriée. On peut construire de tels avions; on peut les commander et les faire équiper à l'origine.

M. Ward: Oui! Le matériel moderne est certainement adapté à ce genre de mission, puisque c'est un aspect qu'on prend en considération dès l'étape de la conception. Je ne pense pas que les techniques d'hier nous permettaient d'aller aussi loin. Je suis sûr que la plupart des compagnies aériennes auront constaté qu'il faut disposer d'un matériel de dernier cri sur le plan technique si l'on veut obtenir le meilleur rendement économique possible. C'est d'ailleurs ce que l'on constatera dans le Nord après la déréglementation.

[Text]

Mr. Forrestall: Thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just one quick question. In listening to our witness' summary on the north, you basically are opposed to subsidies of any sort. As for total deregulation in the north as would occur in the south, you reject the argument that carriers would come in during peak seasons and cream off and leave people with structures built in the north, in difficult circumstances.

When I hear this, I have the impression that any notion of public necessity, the old notion of public necessity that would apply to the north, in your mind is not a proper sort of concept to apply to northern Canada.

What I hear is a debate about free enterprise in the sense of how air industry can operate in the north in the most competitive fashion without any regard to the realities of northern Canada, which is very small population bases spread over huge tracts of territory.

What I would see in your scenario, sir, and I would just like you to comment, is ultimately increased service in the larger northern centres and reduced service, if any service at all, in some of the smaller more isolated communities. Would it not occur?

Mr. Ward: You have reached a very sensitive point. When the CTC was created, you will notice the terms of reference were public convenience and necessity, not public interest. It was strictly convenience and necessity. Now who is to say what convenience and necessity are?

I am saying to let the public decide with their purses what is in their best interests and what is convenient and necessary. Right now, from my experience, there are many operators in the north just bursting to go forth in bush operations and so on; there is no shortage of operators. I do not know of any community you can point out to me which claims it cannot get service or claims it can justify service but cannot get it. It is quite the opposite. When any routes come open, you almost get killed in the rush of people rushing to serve them.

So I hardly see . . .

Mr. Tobin: I agree with you there is not a shortage of equipment but I would submit to you, sir, there is a shortage of substance in the public purse in some of those communities. In other words if carriers who are in some sense in a monopoly situation today in some areas, suddenly get competition on their paying routes —because there is cross-subsidization occurring right now—on some routes the cost of providing the service is going to be prohibitive. There simply are not going to

[Translation]

M. Forrestall: Merci beaucoup, monsieur!

Le président: Merci! Monsieur Tobin . . .

M. Tobin: Je désire poser une petite question au témoin après avoir entendu le résumé qu'il nous a fait de la situation dans le Nord. Vous êtes opposé à toute forme de subvention. Par ailleurs, en cas de déréglementation totale dans le Nord, à l'instar de ce qui se ferait dans le Sud, vous n'êtes pas d'accord avec l'hypothèse selon laquelle, pendant la saison haute, les transporteurs viendraient du Sud pour profiter du marché après avoir laissé le soin à ceux du Nord de construire les installations nécessaires, dans des circonstances très difficiles.

En vous écoutant, j'ai l'impression que cette vieille notion de service au public, telle qu'elle devrait s'appliquer dans le Nord, n'est pas, à vos yeux, applicable au Nord canadien.

Tout ce que j'entends, c'est en fait un débat sur la libre entreprise, sur la façon dont l'industrie des transports aériens peut fonctionner dans le Nord, dans les conditions les plus concurrentielles, sans égard aux réalités de cette région où l'on trouve de petites poches de population réparties sur un vaste territoire.

Ce que je crois comprendre du scénario que vous proposez, monsieur—et je voudrais que vous nous fassiez part de vos commentaires à ce propos—c'est qu'on assisterait finalement à un accroissement des services dans les centres les plus importants du Nord, ainsi qu'à une réduction des services, pour autant qu'il y ait encore services, dans certaines des collectivités isolées, plus petites. N'est-ce pas ce qui se produirait?

M. Ward: Vous venez de mettre le doigt sur un aspect très délicat. Vous remarquerez que le mandat confié à la CCT, au moment de sa création, parle de commodité et de nécessité des services et non d'intérêt du public. Il était alors strictement question de commodité et de nécessité. À présent, qui va nous dire ce que signifient commodité et nécessité?

Je prétend qu'il faut laisser au public le soin de décider, à même leurs deniers, ce qui est dans son meilleur intérêt et ce qui est en fait commodité et nécessité. À l'heure actuelle, si je me fonde sur ma propre expérience, je puis vous dire qu'il ne manque pas d'exploitants désireux de se précipiter dans le Nord, de se lancer dans le vol de brousse; les exploitants aériens ne manquent pas! Je ne connais aucune collectivité dont les habitants prétendent ne pouvoir obtenir de services ou déclarent pouvoir justifier une desserte aérienne sans pouvoir l'obtenir. Bien au contraire! Dès qu'une ligne est ouverte, on se fait presque écraser dans la ruée par tous ceux qui veulent obtenir le permis d'exploitation.

Par conséquent, je ne vois vraiment pas . . .

M. Tobin: Je conviens parfaitement avec vous que ce n'est pas le matériel aérien qui manque, mais plutôt les deniers dans la bourse des habitants de certaines des collectivités en question. En d'autres mots, si les transporteurs qui, dans un certain sens, bénéficient à l'heure actuelle d'un monopole dans certaines régions, se trouvaient soudainement en concurrence avec d'autres transporteurs sur les lignes qui leur rapportent—parce que les bénéfices recueillis sur certains trajets subven-

[Texte]

be the dollars and cents in isolated communities to pay the kind of fare that would be charged to make a route economic for a carrier, and ultimately we would end up with no service at all in a lot of isolated places. I, for one, worry about that.

[Traduction]

tionnent d'autres trajets non profitables—les coûts que représenterait la prestation d'un service aérien sur certains trajets seraient tout simplement prohibitifs. Les habitants des agglomérations isolées ne pourraient se permettre de payer les tarifs qu'un transporteur devrait exiger afin de rentabiliser telle ou telle ligne et, en fin de compte, cette situation déboucherait sur la suppression totale de services dans certains lieux isolés. Eh bien, cette situation m'inquiète!

• 1305

I do not know, much as we want to deregulate the North or introduce more competition in the North, that we would abandon certain communities that we know would not be served.

Mr. Ward: This is not the history of the aviation deregulation in the United States, nor is it the history of aviation deregulation in Canada. For instance, Nordair now is talking about starting a smaller operation to feed those areas, some of which they never fed before. The reason they want to bring that feed in is that when deregulation hit the United States, United Airlines said, and I will use them as an example, that they were going to get out of all those non-paying small routes, those small communities; that they were not concerned with them as it costs a lot of money. So they did, and all of a sudden they found all their feed had dried up. So now not only have they gone back into those areas; they have expanded them considerably and gone in with smaller airplanes to get the feed for their trunk routes and for their international routes.

The same thing applies in the North. There is no difference. Victoria to Vancouver is an example. You can charge \$1 per passenger per mile. You will never make a dollar in an airplane, certainly you would not in a jet, but you get the feed to go on. As a result, everybody wants that route, just because it gets the feed that goes on to Toronto, to Ottawa, to London, England. This is what counts.

So the commercial feed in the air transport business is very, very significant indeed; it will provide services to areas that do not otherwise justify the service; that is what is going to happen in the North.

Mr. Tobin: Thank you. Thank you for your presentation.

The Chairman: Thank you very, very much, Mr. Tobin. Thank you, Mr. Ward. It has been a most interesting presentation as has been evidenced by the eight questioners you had to handle. So thank you very much.

Mr. Ward: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Committee, we have four more witnesses and I will call the next witnesses who I understand are in the room, ICG Liquid Gas Ltd, and Mr. Wilton appears on their behalf.

Je ne sais si, pour autant que nous voulions déréglementer l'industrie dans le Nord ou y favoriser la concurrence, nous sommes prêts à abandonner certaines collectivités qui, nous le savons, ne seraient plus alors desservies.

M. Ward: Ça n'a pas été du tout le cas de la déréglementation du transport aérien aux États-Unis, pas plus que ça ne le sera au Canada. Par exemple, Nordair envisage actuellement de mettre sur pied un service de petite envergure pour desservir les régions dont vous parlez, et dont certaines n'ont jamais été desservies auparavant. Nordair envisage de se lancer dans ce genre d'opération à cause de l'expérience vécue par United Airlines après la déréglementation aux États-Unis. Cette dernière compagnie, et je m'en sers comme exemple, avait déclaré qu'elle ne desservirait pas les petits axes non payants, ceux reliant les petites collectivités, que ceux-ci ne les intéressaient pas puisqu'ils revenaient très chers à exploiter. Et c'est ce qu'elle fit, pour découvrir soudainement que ses autres lignes étaient désertées par le public. Depuis, United Airlines s'est non seulement remise à desservir ces régions, mais de plus elle a considérablement étendu son service avec des avions plus petits, lui permettant d'acheminer les passagers vers ses lignes principales, de même que ses lignes internationales.

Le même phénomène se reproduit dans le Nord. Il n'y a pas de différence. La ligne Victoria-Vancouver en est un exemple. Le tarif est de 1\$ par passager et par mille. C'est là un prix qui ne permet certainement pas de faire d'argent avec un avion, et encore moins avec un avion à réaction, mais on amène des passagers vers ses autres lignes. Résultat: tout le monde veut desservir cette ligne parce qu'elle permet d'acheminer des passagers qui prendront vos avions à destination de Toronto, d'Ottawa, ou même de Londres. Et c'est ça qui compte.

C'est ainsi que, dans l'industrie du transport aérien, le principe du drainage des passagers joue un rôle très important; il amène les compagnie à desservir des régions qui, autrement, ne seraient pas rentables pour elles. Et c'est cela qui va se produire dans le Nord.

M. Tobin: Merci. Merci de votre exposé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Et merci également à vous, monsieur Ward. Votre exposé a été des plus intéressants si l'on en juge au fait que huit personnes vous ont posé des questions. Encore une fois, merci beaucoup!

M. Ward: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Messieurs, nous avons quatre autres témoins à entendre. J'appellerai maintenant le prochain témoin, ICG Liquid Gas Ltd, représenté par M. Wilton.

[Text]

Mr. Wilton, I welcome you, and with you is Mr. Tingley.

We have your brief which has been circulated. As for time, you can do what you wish but I can see the thrust of your remarks; you have a very interesting conclusion on pages 4 and 5. So if you will give an overview then we can get into the questions.

Mr. Bruce W. Wilton (Director, NGL Distribution, ICG Liquid Gas Ltd.): Okay, Mr. Chairman, in the interests of brevity I propose to read the introduction to familiarize the committee with our company and where we are coming from, and then move right to the conclusions.

The Chairman: Thank you.

Mr. Wilton: ICG Liquid Gas Ltd., a division of Inter-City Gas Corporation of Winnipeg, Manitoba, distributes propane, gasoline and related merchandise through 140 locations from Vancouver Island on the west coast, Inuvik in the north, to the Gaspé peninsula in eastern Canada. We employ pipeline, rail and truck to move propane from Alberta production points to our markets in eastern and western Canada.

ICG currently holds approximately one-third of the propane retail market across Canada, with the balance shared with a second major national marketer and a myriad of smaller competitors. As product pipelines are regulated by the NEB, ICG would like to confine its remarks to the two modes of transport that we use extensively to move product throughout our distribution network, rail and truck.

ICG leases a fleet of approximately 130 pressurized railway tank cars which are operated in both eastern and western Canada. These cars are supplemented by an additional 250 railway tank cars from product suppliers in winter months.

In 1985 ICG will deliver 2,900 carloads of product from source plant to branch locations across Canada. It is significant to note that the vast majority of our branch and consignee locations are in rural locations. Of those locations served by rail, only a small number are served by more than one rail carrier.

Our truck distribution consists of approximately 25 company-owned transports, with the balance being contracted to third party carriers. In 1985, ICG anticipates moving 15,000 truckloads of product from source plant to branch.

Moving through our brief to the conclusions... as a major user of transportation services across Canada, ICG Liquid Gas Ltd. would like to summarize our position as follows:

ICG believes less regulation will encourage carriers to be more innovative and competitive in their approach to the marketplace.

[Translation]

Permettez-moi, monsieur Wilton, de vous souhaiter la bienvenue. Vous êtes accompagné par M. Tingley.

Nous avons reçu votre mémoire que nous avons fait circuler parmi les membres du Comité. Vous êtes libre d'aborder votre exposé comme bon vous semble, mais je crois deviner ce que vous voulez établir; votre conclusion, en pages 4 et 5, est très intéressante. Vous pourriez peut-être nous donner un aperçu avant que nous passions aux questions.

M. Bruce Wilton (directeur, NGL Distribution, ICG Liquid Gas Ltd.): Fort bien, monsieur le président, par souci de brièveté, je me propose de lire l'introduction du mémoire afin de présenter ma société, de vous dire où elle est établie, avant de sauter directement à la conclusion.

Le président: Merci.

M. Wilton: ICG Liquid Gas Ltd., une filiale de Inter-City Gas Corporation de Winnipeg (Manitoba), est une société de distribution de propane, d'essence et de produits connexes qui compte 140 points de vente dans tout le Canada, de l'île de Vancouver sur la Côte ouest, à Inuvik dans le Nord et à la péninsule de Gaspé, dans l'Est. Nous acheminons le propane de nos champs de production en Alberta vers nos marchés dans l'Est et dans l'Ouest du pays par gazoduc, par chemin de fer et par camion.

À l'heure actuelle, ICG détient environ un tiers du marché de la vente au détail du propane dans tout le Canada, le reste revenant à un second grand distributeur ainsi qu'à une myriade de concurrents plus petits. Comme l'acheminement par gazoduc est réglementé par l'ONE, l'ICG voudrait se limiter aux deux modes de transport auxquels elle a largement recours pour acheminer ses produits dans son réseau de distribution, à savoir le chemin de fer et le camion.

ICG loue environ 130 wagons-citernes pressurisés qu'elle exploite dans l'Est et dans l'Ouest du pays. À ceux-ci viennent s'ajouter, pendant les mois d'hiver, 250 autres wagons-citernes affrétés par les fournisseurs de produit.

En 1985, ICG a livré à ses différents emplacements partout au Canada, 2,900 chargements de ces wagons, au départ de son usine. Il est intéressant de remarquer que la grande majorité de nos filiales et de nos dépositaires se trouvent en région rurale. De tous ces emplacements desservis par chemin de fer, seul un petit nombre le sont par plus d'une compagnie ferroviaire.

Pour ce qui est de l'acheminement par camion, nous disposons d'environ 25 camions qui sont propriété de la société; nous affrètons le reste auprès de transporteurs privés. En 1985, l'ICG prévoit qu'elle aura transporté 15,000 chargements par camion, au départ de son usine à destination de ses filiales.

Si l'on passe maintenant à la conclusion—voici comment nous pourrions résumer la position de ICG Liquid Gas Ltd. en tant qu'important client de services de transport au Canada:

ICG estime qu'une diminution de la réglementation encouragera les transporteurs à se montrer plus innovateurs et plus compétitifs sur le marché.

[Texte]

ICG believes changes in the regulatory process must occur, without sacrificing the safety required in transporting products across Canada.

ICG supports the concept of negotiating confidential contracts with rail carriers.

ICG supports the concept of joint line rates for shippers captive to one rail line, but is unclear as to how these rates can be negotiated with competing railways on a competitive, yet confidential basis.

ICG believes market forces should dictate the compensation paid to rail carriers, and that no minimum rates should be established by the new regulatory agency.

ICG endorses the initiatives taken by the Federal-Provincial Council of Transport Ministers in February 1985.

ICG favours the establishment of a new regulatory agency, as proposed, and believes the proposed dispute-resolving mechanisms will be more effective than they have been in the past.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Wilton, I thank you very much for taking a subtle suggestion from the Chair and giving us the highlights, first of who you are and where you come from, and the conclusions on the white paper.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. I want to ask the witness about recommendation 5:

that market forces should dictate the compensation paid to a rail carrier and that no minimum rates should be established by the new Regulatory Agency.

I should tell the witness that we have heard from a fair number of witnesses during the course of these hearings who were concerned that, if there are going to be confidential contracts, there ought to be some kind of third-party appeal mechanism for smaller competitors who feel they may be put into a predatory pricing situation or a rate situation that would essentially drive them out of business. They would argue that in fact there ought to be some minimum rate to prevent, in a confidential contract situation, abuse to the point where one could argue theoretically, I suppose, that smaller operators could end up subsidizing larger operators, because they have no notion, first of all, of what contracts are. Secondly, they have no appeal mechanism; and thirdly, if your recommendation were to be accepted by the Minister, there would be no minimum rate either. Can you explain or justify that recommendation? I understand, from your point of view, why you would make it, because you are one of the larger shippers but...

[Traduction]

ICG estime qu'il faut modifier le processus réglementaire sans pour autant sacrifier la sécurité qu'exige le transport de marchandises au Canada.

ICG est en faveur de la négociation, sur une base confidentielle, de contrats avec les compagnies ferroviaires.

ICG est en faveur du concept de tarifs conjoints dans le cas d'expéditeurs qui dépendent d'une seule compagnie ferroviaire, mais elle ne voit pas vraiment comment il peut être possible de négocier ces tarifs, avec des compagnies ferroviaires concurrentes, dans le respect de la compétitivité et de la confidentialité.

ICG estime que les forces du marché devraient guider le niveau des compensations versées aux transporteurs ferroviaires et que le nouvel organisme de réglementation ne devrait fixer aucun tarif minimum.

ICG appuie les projets mis de l'avant par le Conseil fédéral-provincial des ministres du Transport, au mois de février 1985.

ICG est en faveur de la création d'un nouvel organisme de réglementation, tel que proposé, et croit que les mécanismes de résolution des différends seront plus efficaces que ceux qui existent actuellement.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Wilton, je vous remercie d'avoir retenu la subtile suggestion formulée par la présidence et de nous avoir donné dans ses grandes lignes la nature de votre entreprise et ses caractéristiques sur le plan géographique, ainsi que les conclusions que vous formulez à propos du Livre blanc.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser une question au témoin au sujet de la recommandation numéro 5:

Celle voulant que le niveau de la compensation versée aux compagnies ferroviaires dépende des forces du marché et que le nouvel organisme de réglementation ne fixe aucun tarif minimum.

Je dois préciser ici au témoin qu'au cours de nos audiences nous avons entendu un certain nombre de témoins nous exprimer leurs craintes au sujet du caractère confidentiel rattaché à la négociation des contrats. Selon eux, les concurrents les moins importants devraient avoir la possibilité d'en appeler auprès d'une tierce partie, car ils craignent de se retrouver dans une situation où il y aurait effondrement des tarifs ou encore où ils seraient tout simplement obligés de se retirer des affaires. Ceux-ci prétendent qu'il faudrait prévoir un tarif minimum afin d'éviter les abus, en cas de négociations confidentielles des contrats, dans la mesure où l'on pourrait, en théorie, prétendre que les petits exploitants s'en trouveraient à subventionner les gros transporteurs parce qu'ils ne savent pas ce qu'est un contrat. Deuxièmement, il n'y a pas de mécanisme d'appel et, troisièmement, si votre recommandation était acceptée par le ministre, il n'y aurait pas non plus de taux minimum. Pouvez-vous nous expliquer ou justifier cette recommandation? Je crois comprendre votre point de vue

[Text]

Mr. Wilton: Mr. Tobin, I guess, from our perspective, I would very much like to see railways, when we are talking to them about a certain load—and I think this would apply to any shipper—work on the basis of establishing what their costs are going to be in moving that product between two points, and then adding what they consider to be a reasonable return for their particular company in making that move.

The present tariff system makes available to those railways, in fact, what they have agreed to charge, irrespective of what, in fact, the costs are.

In principle, I believe we should be working on the basis of costs and the return the particular carrier requires to move the product, as compared to his competitor, and I would certainly hope that it would extend to small shippers as well, provided that they can get two or more carriers interested in the business.

• 1320

Mr. Tobin: Is it not fair to say that having no minimum rate at all, having no third-party appeal mechanism at all, and having truly, in every sense of the word, confidential contracts established, that large shippers, bigger shippers, would be in a position to, in some circumstances, play off one railway against the other? They could look for the best deal by threatening to take their business somewhere else. And essentially, the railway gets out its pencil and its paper and looks at its total operation, its total cost. In essence, and this argument has been made before this committee, cross-subsidizes, if necessary to hang onto the volume, your rate by charging a little extra to the smaller guys. It gives you a deal that ensures you do not go somewhere else to do your business. Should there not be some kind of perhaps objective third-party appeal mechanism, where somebody who feels and can show reasonable cause that rates are being set that are predatory, that are putting him in an unfair competitive position, can appeal to somebody who can examine the books and say yes or no?

Mr. Wilton: In principle, yes, I would agree that there should be some appeal mechanism open. I note in the paper that—and if I have interpreted it correctly—the confidential contracts will be filed, presumably with the new regulatory agency. I would have no problem in having some appeal mechanism for a small carrier to that agency. However, the point that I do want to make is that the railways that are competitors for that particular haul should not have knowledge of the rates that were tendered for that business.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much. I think that the witness, in making the point that he would have no objection to third-party appeal, some kind of third-party appeal, given the conditions you have set, is perfectly reasonable and certainly helps me understand his recommendation. Thank you.

The Chairman: Yes, your brief is very clear and concise.

[Translation]

puisque vous êtes l'un des plus importants expéditeurs au Canada, cependant...

M. Wilton: Monsieur Tobin, laissez-moi vous dire que nous aimerions voir les compagnies ferroviaires, quand nous faisons affaires avec elles au sujet d'un chargement particulier—et je crois que ce pourrait être là le cas de n'importe quel expéditeur—calculer le coût que représente le transport de la marchandise entre deux points et y ajouter ce qu'elles considèrent être un bénéfice raisonnable pour assurer le service en question.

Or, selon l'actuel système de tarification, ces compagnies de chemins de fer peuvent exiger le tarif qu'elles ont convenu de demander, sans considération aucune pour les coûts.

En principe, je crois que nous devrions fonctionner d'après les coûts et le bénéfice que tel ou tel transporteur exige en échange du service rendu, par rapport à son concurrent; et j'espère que tel sera également le cas pour les petits expéditeurs, sous réserve qu'ils parviennent à intéresser au moins deux transporteurs à soumissionner pour le contrat proposé.

M. Tobin: N'est-il pas juste de dire que, sans tarif minimum aucun, sans aucun mécanisme d'appel auprès d'une tierce partie, et avec des contrats véritablement confidentiels, dans tous les sens du mot, les grands expéditeurs, les expéditeurs plus importants, seraient en mesure, dans certains cas, de jouer un chemin de fer contre l'autre? Ils pourraient chercher la meilleure affaire en menaçant de s'adresser ailleurs. Et, dans l'ensemble, les administrateurs des chemins de fer sortent leur papier et leur crayon pour examiner l'ensemble de leur exploitation, son coût total. Essentiellement, et c'est la thèse qui a été défendue devant le Comité, ils subventionnent leurs tarifs, si nécessaire pour conserver le volume, en exigeant un petit peu plus des petits transporteurs. Cela permet de s'assurer que l'expéditeur ne s'adressera pas à un autre transporteur. Ne devrait-il pas y avoir une sorte de mécanisme objectif d'appel auprès, peut-être, d'une tierce partie, lorsqu'on pense pouvoir prouver que les taux fixés sont du vol, qu'on est injustement supplanté et qu'on réussit à convaincre un organisme autorisé à examiner les livres et à dire oui ou non?

M. Wilton: En principe, oui, je reconnais qu'il devrait y avoir un mécanisme d'appel. Je crois comprendre que les contrats confidentiels seront déposés, auprès du nouvel organisme de réglementation, je suppose. Je ne verrais pas d'inconvénient à ce qu'un petit transporteur puisse en appeler à cet organisme. Cependant, je tiens à bien faire ressortir que les chemins de fer qui se font concurrence pour ce transport particulier ne devraient pas être au courant des tarifs offerts en soumission.

M. Tobin: Monsieur le président, merci beaucoup. Je pense que le témoin est parfaitement raisonnable en ne s'opposant pas à une possibilité d'appel auprès d'une tierce partie dans les conditions que vous avez citées. En tout cas, cela m'aide à comprendre sa recommandation. Merci.

Le président: Oui, votre mémoire est très clair et très concis.

[Texte]

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: No questions.

The Chairman: Mr. Gray, do you have a couple of questions?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): No, my question has been answered.

The Chairman: Thank you very much. Your brief is a part of the record. You are very clear and are certainly all for the general principles in *Freedom to Move*.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, perhaps just one comment. I see that in the brief you do trucking to the Gaspé peninsula. That is my neck of the woods, and we are glad to have you with us.

Mr. Wilton: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate your giving us the opportunity to appear.

The Chairman: Mr. Wilton, thank you very much, and Mr. Tingley.

The next witness is the Commercial Travellers' Association of Canada, and appearing for the Commercial Travellers' Association is Mr. Ruffell, General Manager.

We have your brief. Perhaps you can sort of give us the overview and then we will throw it open to questions.

Mr. Terry Ruffell (General Manager, Commercial Travellers' Association of Canada): Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to thank the committee for the opportunity to appear. I am representing today the CTA. The other CTA—I presume you have heard from the Canadian Trucking Association. Our CTA is the Commercial Travellers' Association of Canada, a very proud sales organization with 27,000 members, established in 1874.

Many people confuse our association with a travel agency association. We are a sales and marketing group. We represent pretty well every industry. Our people are national sales managers, regionals sales managers, manufacturers' agents . . .

Mr. Tobin: I am sorry, Mr. Chairman. I am just not clear on what your association members do. Can you please explain it to us again?

Mr. Ruffell: They are an association of sales representatives, senior sales management. It is a sales association. The name itself, Commercial Travellers' Association, dates back quite a while, but we are essentially a professional sales association.

Mr. Tobin: Okay.

Mr. Ruffell: I have included a profile in the back of the report, just for your information. I think it is important—when you look at our brief—that our brief is a membership report. It

[Traduction]

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Pas de questions.

Le président: Monsieur Gray, avez-vous quelques questions?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Non, j'ai eu une réponse à ma question.

Le président: Merci beaucoup. Votre mémoire est versé au compte rendu. Vous êtes très clair et certainement très en faveur des principes généraux d'*Aller sans entraves*.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, peut-être un commentaire. Je vois dans votre mémoire que vous faites du transport par camion vers la Gaspésie. C'est mon coin, et nous sommes heureux de vous voir ici.

M. Wilton: Merci, monsieur le président. Je vous sais gré de nous avoir donné cette possibilité de comparaître.

Le président: Monsieur Wilton, merci beaucoup, et vous aussi, monsieur Tingley.

Nous entendrons ensuite l'Association des voyageurs de commerce du Canada. M. Ruffell, directeur général de l'Association des voyageurs de commerce.

Nous avons votre mémoire. Vous pourriez peut-être nous en donner un aperçu, après quoi nous passerons aux questions.

M. Terry Ruffell (directeur général, Association des voyageurs de commerce du Canada): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais remercier le Comité de l'occasion qui m'est donnée de comparaître. Je représente aujourd'hui l'AVC—La CTA en anglais. L'autre CTA . . . Je suppose que vous avez entendu la Canadian Trucking Association, l'Association canadienne du camionnage. Donc, nous sommes l'Association des voyageurs de commerce du Canada, organisation de vente, fondée en 1874, très fière de ses 27,000 membres.

Une foule de gens confondent notre association avec une association d'agents de voyages. Nous sommes un groupe de vente et de commercialisation. Nous représentons à peu près toutes les industries. Nos membres sont des directeurs nationaux des ventes, des directeurs régionaux des ventes, des agents commerciaux . . .

M. Tobin: Excusez-moi, monsieur le président. Je n'ai pas très bien compris ce que font les membres de votre association. Pourriez-vous nous le réexpliquer?

M. Ruffell: Il s'agit d'une association de représentants commerciaux, de directeurs commerciaux. C'est une association de vendeurs. Son nom même, l'Association des voyageurs de commerce, remonte à un bon bout de temps, mais nous sommes essentiellement une association professionnelle de vendeurs.

M. Tobin: Très bien.

M. Ruffell: J'ai joint une explication à la fin du rapport, pour votre gouverne. Il faut que vous sachiez que notre mémoire est un rapport de nos membres. Il n'a pas été préparé

[Text]

is not a staff report that we sat down and developed; it is not a board report. What we did is we went out and surveyed our members on their travel needs, what they felt could improve, and looked for opportunities in the airline industry. That is our background. It is essentially a membership report.

• 1325

I will just comment briefly on the report. I think the introduction is very, very important, and I would like to read it; that working in the Atlantic and trying to service Newfoundland has simply become too expensive, totally because of air travel expense. That comment was seen numerous times by members of our association. They feel that air costs are out of line; that it is too expensive. Our association supports the policy changes that will promote greater competition in Canada; substantially reduce government regulations; allow off-peak pricing; more frequent service, possibly with turbo prop aircraft. We support the thrust of the objectives in the *Freedom to Move*, a framework for a new Transportation Act.

I have given you details of our association—27,500 members. I think it is important to know that our association is well represented right across Canada. We undertook a survey in 1984, and I think it is important to note that we had an outstanding response to this survey. From a previous survey, we know that 50% of our members are affected by air travel, so the response we received of some 503 responses is an outstanding response. As a matter of fact, it is the best response we have received to numerous surveys we have undertaken with our membership. So, members of the committee, our people are vitally concerned with air transportation in Canada.

We know from subsequent discussions that the report we issued on domestic air pricing, the conclusions we arrived at at that time, are confirmed to this day. Our members still feel that air travel is too expensive and that the airlines are unresponsive to our needs. I think it is important to know as well that many of our people have literally written off business opportunities in Canada because it is too expensive to travel to the Maritimes; it is too expensive to see British Columbia. I think that is a very important point.

We are often referred to as 'must go' travellers. Our people, in many cases, are 'must go' travellers. Because they are sales representatives or sales management, they have to travel for business. And I think Canada's airlines have looked at us as 'must go' travellers. I feel, and our members feel, this is an erroneous presumption; that we are not a captive market.

I think it is important to look at that quote too. I think it is indicative of some of the attitudes before that are representative. Air Canada stated that the combination of events—

[Translation]

par notre personnel. Ce n'est pas un rapport du Conseil. Nous sommes plutôt allés interroger nos membres sur leurs besoins en matière de voyages, sur les améliorations qu'ils jugent souhaitables, et nous avons cherché des possibilités dans l'industrie aérienne. Voilà ce que nous avons fait. C'est essentiellement un rapport de nos membres.

Je ne ferai qu'un bref commentaire sur le rapport. L'introduction est extrêmement importante, et j'aimerais vous la lire; il est tout simplement devenu trop coûteux, lorsqu'on travaille dans la région de l'Atlantique, d'essayer de desservir Terre-Neuve, et c'est uniquement à cause des dépenses de voyage par avion. Les membres de notre association ont souvent fait cette observation. Ils estiment que le prix du transport aérien est disproportionné, que cela coûte trop cher. Notre association appuie les changements de politique qui favoriseront la concurrence au Canada, qui réduiront sensiblement la réglementation gouvernementale, qui permettront l'établissement de prix pour les périodes creuses et donneront un service plus fréquent, peut-être avec un avion à turbopropulseur. Nous sommes d'accord sur le sens des objectifs d'«Aller sans entraves», un guide pour une nouvelle Loi sur les transports.

Je vous ai donné des détails sur notre association: 27,500 membres. Il est important, je pense, de savoir que notre association est bien représentée dans tous les coins du Canada. Nous avons fait une enquête en 1984, et je pense qu'il faut noter que la participation a été exceptionnelle. Une enquête précédente nous avait appris que 50 p. 100 de nos membres sont touchés par les voyages par avion; par conséquent, les quelque 503 réponses que nous avons reçues constituent un taux de réponse exceptionnel. De fait, c'est la meilleure participation que nous ayons obtenue aux nombreuses enquêtes que nous avons menées auprès de nos membres. Par conséquent, membres du Comité, le transport aérien au Canada intéresse nos membres au plus haut point.

Des discussions subséquentes ont confirmé le rapport que nous avons publié sur la tarification des voyages aériens intérieurs et les conclusions auxquelles nous étions parvenus à l'époque. Nos membres pensent toujours que les voyages aériens sont trop coûteux et que les compagnies aériennes sont insensibles à leurs besoins. Il faut savoir également qu'un grand nombre de nos membres ont littéralement renoncé à des occasions d'affaires au Canada parce qu'un voyage dans les Maritimes coûte trop cher; il est trop coûteux de voir la Colombie-Britannique. C'est un point très important.

On dit souvent que nous sommes des voyageurs «captifs». Nos membres, bien souvent, sont des voyageurs «captifs». Parce qu'ils sont des représentants commerciaux ou des cadres de service des ventes, ils doivent voyager par affaires. Et je pense que les compagnies aériennes du Canada nous ont souvent considérés comme une clientèle «captive». J'estime, comme nos membres d'ailleurs, qu'ils ont tort de penser ainsi; que nous ne sommes pas un marché captif.

Cette citation est importante, elle traduit certaines attitudes révélatrices. Air Canada a déclaré que la combinaison d'événements—exigences relatives à l'achat et au séjour

[Texte]

purchase and minimum-stay requirements—is the most effective way of attracting more business, more passengers, without letting the ‘must go’ business traveller take advantage of cheap fares.

We resent this attitude. It treats the backbone of the industry, their customers, as a captive market and unfairly focuses stimulation toward the vacation traveller.

Our survey in 1984 indicated that our members had decreased their business travel from 1983 by 15%. I think it is indicative that we are not ‘must go’ travellers. We do not have to travel all the time; we do not have to search out new prospects; we do not have to search out new territories, so we are not essentially ‘must go’ travellers. We contrasted in our report the 15% decline our members incurred in 1983, and we compared that to the 2.5% decline in scheduled revenue passenger miles. I think business traffic is off quite a bit, and there is good evidence of that.

We talked about the airline industry being important to our members. As you can see from our figures that our members in that survey were using air traffic approximately 12.2 times per year. This represented 115,000 business trips. And when we looked at that 15% decline in business traffic, we projected that it represented a decline of some 20,000 business trips.

The Commercial Travellers’ Association of Canada, with 27,000 members, represents about 10% of what Statistics Canada tells us is the business travel sales market. There are 100,000 commercial travellers out there. There are another 100,000 plus sales management personnel. So you are looking at a small token, and yet that number of 20,300 cancelled trips is pretty significant. But if you multiply that by the number of people out there, the number of sales representatives, then I think it gets to be a rather impressive number.

• 1330

We commented in our report that it was not uncommon for many of our people to cut their business traffic by 50%. Many of our people in our association are from small companies and so you are really looking at companies cutting back from eight trips to four, from three trips to two. So it is pretty substantial for their business travel.

We asked them in our questionnaire whether they were substituting air travel, and, as you can see in our report, members are substituting air travel and they are going to other forms of transportation and communication.

Our people indicated that 70% of them had cut back on their travel; 68.3% indicated they had cut back and gone to other alternatives because of higher air fares. The report is about one and a half years old so we talked about the recession in 1980 to 1982: Was this a factor? Certainly 25.4% indicated

[Traduction]

minimum—est le moyen le plus efficace pour attirer la clientèle, les voyageurs, sans permettre au voyageur de commerce «captif» de profiter des tarifs réduits.

Cette attitude nous choque. On traite l'épine dorsale de l'industrie—les clients—comme un marché captif et on modifie injustement les prix pour stimuler les voyages de plaisir.

L'enquête que nous avons menée en 1984 a établi que nos membres ont diminué de 15 p. 100 leurs voyages d'affaires par rapport à 1983. Selon moi, cela indique bien que nous ne sommes pas des voyageurs «captifs». Nous ne sommes pas obligés de voyager tout le temps; nous ne sommes pas obligés de rechercher des nouveaux clients; nous ne sommes pas obligés d'explorer de nouveaux territoires, de sorte que nous ne sommes pas essentiellement des voyageurs «captifs». Dans notre rapport nous avons comparé la baisse de 15 p. 100 que nos membres ont connue en 1983, et la baisse de 2,5 p. 100 des passagers-milles payants sur les lignes à horaires fixes. Selon moi, le trafic commercial a considérablement ralenti; il en existe d'excellentes preuves.

Nous avons parlé de l'importance de l'industrie aérienne pour nos membres. Comme il ressort de nos chiffres, les membres qui ont participé à notre enquête prenaient l'avion environ 12,2 fois l'an. Cela représentait 115,000 voyages d'affaires. Et lorsque nous avons tenu compte de cette diminution de 15 p. 100 du trafic d'affaires, nous avons établi, par projection, que cela constituait un recul de quelque 20,000 voyages d'affaires.

Avec ses 27,000 membres, l'Association des voyageurs de commerce du Canada représente environ 10 p. 100 de ce que Statistique Canada appelle le marché des voyages professionnels. Il y a 100,000 voyageurs de commerce. Il y a une autre brone centaine de mille employés au service commercial. C'est bien peu de choses, et pourtant, ces 20,300 voyages annulés sont assez significatif. Mais si vous multipliez ce chiffre par le nombre de personnes, par le nombre de représentants commerciaux, cela donne un chiffre assez impressionnant.

Comme nous l'avons dit dans notre rapport, il n'est pas rare, pour un grand nombre de nos gens, de réduire de 50 p. 100 leurs voyages d'affaires. Beaucoup de membres de notre association travaillent pour de petites entreprises. Donc en réalité les entreprises réduisent le nombre de leurs voyages de huit à quatre, de trois à deux. C'est donc assez considérable pour les voyages d'affaires.

Nous leur avons demandé, dans notre questionnaire, s'ils remplaçaient les voyages par avion. Comme vous pouvez le voir dans notre rapport, nos membres remplacent l'avion par d'autres formes de transport et de communications.

Selon les indications qu'ils nous ont données, 70 p. 100 de nos membres ont réduit leurs voyages; 68,3 p. 100 les ont diminués et remplacés par d'autres solutions parce que les tarifs aériens sont trop chers. Le rapport date d'environ un an et demi. Nous avons donc parlé de la récession de 1980 à 1982:

[Text]

the recession was a factor in cutting back air travel. But our main line there, just before that graph on figure 2: clearly, higher air fares were the predominant reason for substituting other forms of transportation and communication for air travel.

I was asked the question once before whether we were focusing unfairly on higher air fares in cutting back on business travel. We do not think so. When you look at accommodation, when you look at car rentals, as a business traveller you have an alternative. You can look for cheaper accommodation. You can cut back on meal expenses; you can eat hamburger. But we feel that we do not have any hamburger flights. We are paying top dollar and it is the major reason for cutting back.

The Chairman: I have read your brief, but I want to find out what you want to do about it to this committee. You have your questionnaire. Your brief is going to be part of the record. It is being assessed by the staff in more detail. But I really want you to tell us as a committee what we should do about it. You are being taken advantage of now because you are a captive market to a point. I got your point, but what are your recommendations for redressing this problem?

Mr. Ruffell: We come back to our introduction. We fully support the proposed changes in your *Freedom to Move*. We think Canada desperately needs more competition. We think we need a change in attitude by the airlines and less regulation. One of the major areas we would like to see is off-peak pricing.

You are only going to get these changes, you are only going to get additional competition, if the government reacts and allows substantial changes and allows more competition and allows pricing so business travellers can get what they feel is being fairly treated by the airline industry.

The Chairman: Good. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I have to say to our witness that I am somewhat surprised.

First of all, I would have to agree with you that in a deregulated environment and with an end to a lot of the 30-day advance booking packages, etc., which are currently 14 days and which currently you must grab to get cheaper fares, with an end to some of that and with more of a chance for business travellers to compete with everybody else, including holiday travellers, for cheap fares, that will be an advantage for people in your line of work.

But having said that, I am quite amazed at many of the statements contained in your report because they fly in the face of everything we have heard so far during the course of this trip. The notion that Canadian airlines' fares currently are substantially higher than American airlines' fares does not square with anything we have heard from anybody else, any witness at all, including business people. The notion that

[Translation]

Était-ce un facteur? Certes, 25,4 p. 100 ont indiqué que la récession était un facteur de la réduction de leurs voyages par avion. Mais notre principale ligne dans ce cas, juste avant le graphique à la figure 2: il est évident que l'augmentation des tarifs aériens était le principal facteur expliquant le passage à d'autres formes de transport et de communications.

On m'a déjà demandé si nous ne mettions pas injustement l'accent sur l'augmentation des tarifs aériens pour expliquer la réduction des voyages d'affaires. Nous ne le pensons pas. Pour l'hébergement, les locations de voitures, le voyageur de commerce a d'autres possibilités. Il peut trouver à se loger pour moins cher. Il peut réduire ses frais de repas; il peut toujours manger du hamburger. Mais il n'y a pas de «volshamburger». Nous payons le plein prix et c'est la principale raison des compressions.

Le président: Après avoir lu votre mémoire, je voudrais savoir comment vous voulez procéder. Vous avez votre questionnaire. Votre mémoire sera versé au compte rendu. Le personnel en fait une analyse plus détaillée. Mais je voudrais bien que vous nous disiez ce que le Comité peut faire. À l'heure actuelle, on vous exploite parce que vous constituez un marché captif jusqu'à un certain point. Je comprends bien, mais quelles sont vos recommandations pour corriger ce problème?

M. Ruffell: Nous revenons à notre introduction. Nous appuyons d'emblée les changements proposés dans *Aller sans entraves*. Nous croyons que le Canada a un besoin désespéré de concurrence. Il faut convaincre les compagnies aériennes de changer leur attitude et réduire la réglementation. Un des grands domaines d'intervention souhaités est l'établissement de prix pour les périodes creuses.

Ces changements ne seront possibles, cet accroissement de concurrence ne sera possible, que si le gouvernement réagit et permet des changements importants, une plus grande concurrence, et l'établissement de prix, pour que les voyageurs de commerce obtiennent un traitement équitable de la part de l'industrie des transports aériens.

Le président: Très bien. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je dois dire à notre témoin que je suis un peu surpris.

Tout d'abord, je dois reconnaître avec vous que, dans un environnement déréglementé et avec l'abolition d'un grand nombre de forfaits réservés 30 jours d'avance, etc., qui sont à l'heure actuelle à 14 jours et que vous devez saisir au vol pour obtenir un meilleur tarif, avec la disparition d'une partie de ces pratiques et une meilleure chance pour les voyageurs de commerce de faire concurrence à tout le monde, vacanciers y compris, pour obtenir de meilleurs tarifs, ce sera avantageux pour les gens qui sont dans votre branche d'activité.

Ceci dit, il y a beaucoup de choses dans votre rapport qui m'ont étonnées, parce qu'elles contredisent tout ce que nous avons entendu jusqu'ici au cours de notre périple. La notion que les tarifs des lignes aériennes canadiennes sont à l'heure actuelle beaucoup plus élevés que ceux des lignes américaines ne concorde pas avec ce que tous les autres nous ont dit, tous les témoins, y compris des gens d'affaires. Il n'est pas établi

[Texte]

Canadian airline service is substantially worse than or not as good as American airline service does not square.

• 1335

It reminds me a little bit of a situation where you are ask a group of Liberals what they think of Tories and then are surprised at hearing that they do not think too much of them. It would not be an objective and fair analysis to our friends opposite who do have some good qualities which can be pointed out from time to time.

I just have to say to you—I would feel remiss in my duty if I did not—that while I am interested in seeing the views and opinions of your clientele, I am not surprised. It is fairly predictable and does not represent any kind of objective analysis in my judgment.

We have heard from Mr. Carty of CP Air that air fares in Canada have already pretty well bottomed out.

The Chairman: The cheap seats—and he also said the regular price would most likely come down.

Mr. Tobin: They would come down somewhat, but basically there is a false expectation on the part of the public . . .

Mr. Dantzer: These fellows do not get the cheap seats.

Mr. Tobin: —that there is going to be a dramatic reduction. They have pretty well bottomed out already.

Explain to us what you believe the major benefit to business travellers will be as contained in the proposals in *Freedom to Move*. I mean with respect to practical terms, can you give us some examples? I do not know if they will start serving hamburger or not.

Mr. Ruffell: They are saying in the proposals that more competition—that is an absolute non-step. We are a sales and marketing organization. Our people are firm believers in the marketplace. The major thing to note is that we have to see more competition. We see off-peak pricing as a very attractive proposal for business travellers. We see these things happening as a result of more competition. We certainly would welcome Mr. Ward in Wardair into scheduled service. I did not hear his testimony. My flight was late. We certainly welcome new competitors, innovative pricing and innovative marketing schemes in order to get some reduced fares for business travellers.

Mr. Tobin: Our witness has said that working Atlantic Canada and trying to service Newfoundland, for example, has simply become too expensive. I agree with you. I think you are right on the money. Newfoundland, Atlantic Canada, northern British Columbia, etc., are all parts of the country that have probably become almost impossible for many of your members to service the way they would like to and could if a reasonable rate was being offered to them.

I am concerned that when we talk about northern areas, rural areas, low logging routes and a system that says you

[Traduction]

que le service des lignes aériennes canadiennes est bien plus mauvais, du moins pas aussi bon, que celui des lignes aériennes américaines.

C'est un peu comme si vous demandiez à un groupe de libéraux ce qu'ils pensent des conservateurs. Il ne faudrait pas être surpris d'entendre qu'ils ne les tiennent pas en très grande estime. Ce ne serait pas une analyse objective et juste pour nos amis d'en face qui ont effectivement quelques belles qualités que l'on peut signaler de temps à autre.

Je dois vous dire—je manquerais à mon devoir si je me taisais—que même si je souhaite connaître les vues et les opinions de votre clientèle, je ne suis pas surpris. C'est assez prévisible, et à mes yeux, cette analyse ne présente pas la moindre objectivité.

M. Carty, de CP Air, nous a dit que les tarifs aériens au Canada avaient déjà à peu près atteint leur point le plus bas.

Le président: Les places à bon marché . . . et il a ajouté que le prix régulier diminuerait très probablement.

M. Tobin: Ils diminueront un peu, mais fondamentalement le public a tort d'espérer . . .

M. Dantzer: Ces gens-là n'ont pas les places bon marché.

M. Tobin: . . . une réduction spectaculaire. Les tarifs sont déjà pratiquement au plus bas.

A votre avis quel est le principal avantage des propositions d'«Aller sans entraves» pour les voyageurs de commerce? Pourriez-vous nous donner des exemples concrets? J'ignore s'ils se mettront à servir des hamburgers ou pas.

M. Ruffell: Les propositions annoncent une plus grande concurrence—c'est une non-mesure absolue. Nous sommes un organisme de vente et de commercialisation. Nos membres sont de fervents partisans du libre exercice des forces du marché. L'essentiel, c'est d'accroître la concurrence. Nous estimons que l'établissement de prix spéciaux pour les périodes creuses est une proposition très intéressante pour les voyageurs de commerce. L'intensification de la concurrence nous apportera ces choses-là. Nous serions très heureux d'accueillir M. Ward, de chez Wardair, dans le service à horaires fixes. Je n'ai pas entendu son témoignage. Mon vol était en retard. Nous sommes certainement très heureux de l'arrivée de nouveaux concurrents, de structures de prix innovatrices et de plans de commercialisation innovateurs qui offriront des réductions de tarifs aux voyageurs de commerce.

M. Tobin: Notre témoin a déclaré qu'il est aujourd'hui trop coûteux, lorsqu'on travaille dans les maritimes, d'essayer de se rendre à Terre-Neuve, par exemple. Je suis d'accord avec vous. Vous avez tout à fait raison. Terre-Neuve, l'Atlantique, le nord de la Colombie-Britannique, etc., voilà autant de régions qu'un grand nombre de vos membres trouvent probablement impossibles à desservir comme ils le voudraient et le pourraient si on leur offrait des tarifs raisonnables.

Dans les régions septentrionales, les régions rurales, là où il y a des lignes peu fréquentées, la déréglementation permet de

[Text]

enter and exit and at will in deregulation, and that when you have a licensing system where the current cross-subsidization between the lucrative routes and the less lucrative routes disappears, you are going to find that it is even more difficult than it is now to service Atlantic Canada, Newfoundland or northern British Columbia. Suddenly airlines that have a route licence, a licence in every particular stop and stand . . . they are charging a user-pay concept on every individual route. You are going to find that it is perhaps even more difficult than you currently complain it is to fly in Newfoundland or in the north of British Columbia. Do you have any comment on that?

Mr. Ruffell: Again, we are free enterprisers. We are firm believers that if there is a market there, if there is a necessity, our people will be served. We are particularly interested in turbo prop DASH-7s. Maybe there is an opportunity here for a less expensive aircraft such as that to replace the jet in order to get more frequent service. I understand in the proposals that there is some protection in there and that there will be some guarantee to smaller communities. I think that is probably necessary.

Mr. Tobin: Would you welcome that? Would you welcome the sort of notion that would see some kind of intervention in those kind of areas only to ensure service?

Mr. Ruffell: I gather that your recommendations should probably include that. I know if I were from some of the smaller communities I would certainly be looking for protection.

Mr. Tobin: You mentioned that you welcome DASH-7s and DASH-8s. How do you feel about flying aging 748 Hawker Siddleys? They may not all be new DASH-7s and DASH-8s on these northern routes where you expect to see new kinds of aircraft.

Mr. Ruffell: I think it can be generally said that our members would expect to get there safely. I think there are some guarantees in your proposal. Although we are going for more competition, hopefully, new airlines will be moving into the market. I think our people have got to get there safely and I believe there are already safety standards in existence. Thank you very much.

• 1340

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Let me first start where Mr. Tobin left off. You indicated that your membership believes they should be able to get to all the communities safely. We learned in Vancouver that DASH-7s are not equipped to accommodate stretcher cases or wheelchairs. In a situation where one of your members has travelled into a small community—today he might be travelling there on a jet which is capable of handling stretchers—where in the future, under this free enterprise system, they have a small DASH-7. If he or she has an accident or a heart attack or something that requires them to be placed on a stretcher and transported back, the DASH-7s are not going to

[Translation]

s'établir ou d'abandonner à volonté. Ensuite, vous avez un système de permis qui fait disparaître l'interfinancement actuel entre les routes lucratives et les moins lucratives. Force vous sera de reconnaître qu'il deviendra encore plus difficile de desservir les maritimes, Terre-Neuve, et le nord de la Colombie-Britannique. Du jour au lendemain, les compagnies aériennes qui ont un permis d'exploitation pour une ligne, un permis pour chaque escale . . . imposeront le principe usagers-payeurs sur chaque ligne individuellement. Vous aurez peut-être encore plus de raisons de vous plaindre de la difficulté d'aller à Terre-Neuve ou dans le nord de la Colombie-Britannique. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Ruffell: Encore une fois, nous sommes pour la libre entreprise. Nous sommes fermement convaincus que, s'il y a un marché, un besoin, nos gens seront servis. Nous nous intéressons particulièrement aux DASH-7 à turbopropulseur. Il est peut-être possible de remplacer l'avion à réaction par un appareil moins coûteux comme celui-là pour avoir un service plus fréquent. Sauf erreur, les propositions prévoient une certaine protection et il y aura des garanties pour les petites localités. Je pense que c'est probablement nécessaire.

M. Tobin: En seriez-vous heureux? Seriez-vous heureux d'une intervention quelconque dans ce genre de régions seulement pour assurer le service?

M. Ruffell: Je crois comprendre que vos recommandations devraient probablement la prévoir. Si j'habitais une petite localité, je voudrais certainement une protection.

M. Tobin: Vous êtes en faveur des DASH-7 et des DASH-8. Que diriez-vous de voyager à bord des vieux appareils Hawker Siddley 748? Ce ne sera peut-être pas toujours des DASH-7 et DASH-8 neufs que l'on trouvera sur ces routes du Nord, où vous vous attendez à voir ces nouveaux types d'avions.

M. Ruffell: De façon générale, on peut dire que nos membres veulent surtout parvenir à destination en toute sécurité. Votre proposition comporte certaines garanties. Bien que nous souhaitions plus de concurrence, nous espérons que de nouvelles compagnies aériennes viendront sur le marché. Nos gens doivent arriver en sécurité et je crois qu'il y a déjà des normes de sécurité en place. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre dans la même veine que M. Tobin. Vous avez dit que vos membres veulent pouvoir se rendre en toute sécurité dans toutes les localités. Nous avons appris, à Vancouver, que les DASH-7 ne sont pas équipés pour accueillir des voyageurs en civière ou en fauteuil roulant. Mettons que l'un de vos membres se rende dans une petite localité—peut-être desservie actuellement par un réacté capable de transporter un voyageur en civière—qui, grâce à ce système de libre entreprise, serait désormais desservie par un petit DASH-7. S'il lui arrivait un accident, un arrêt cardiaque ou autre chose qui obligerait à le ramener en civière, les DASH-7 ne feraient

[Texte]

be able to do it. So I suggest we look a little bit farther than the general philosophical aspect about safety.

Having said that, I want to refer specifically to your brief in which you point out the results of your study and the substitute for air travel your members have used.

We have been inundated over the last number of years, but in particular in the last couple of years, about time management. There are television commercials on almost every day on telemarketing, suggesting to sales companies that they can be much more efficient, more productive, by sitting at a desk doing some phone calls.

I realize it is not quite a black-and-white situation, but are not a lot of your members taking that route, not because of the cost of travel per se, but because they have to get to the customer first in an ever-competitive market? They cannot go and hold hands like they used to, to stroke a new customer, but have to do a hard sell on the phone. Would you not agree that is a reality of today's marketplace?

Mr. Ruffell: That is a reality. I quoted *Business Week* in the brief and the article in *Business Week* was titled 'Willie Loman Goes Electronic'. That certainly is a change. The sales process is changing.

We would still like to see reasonable air fares in this country. I do not think there will ever be a substitute for salesmen seeing customers and understanding needs. Some of that can be done over the telephone and some of it can be done on other types of communication; but I do not think there will ever be a substitute for personal contact and understanding people's needs.

We feel, and our members feel, we are cutting back substantially because of the cost of airfare. We could be doing more. We could be earning more money. We could have bigger sales. But that will not happen if we cannot afford to travel.

Mr. Angus: Also, there is competitive pressure on the seller to reduce the cost of their products. Surely, other than in the odd loss-leader situation, you would not be reducing your prices to an extent where you are subsidizing the purchaser on an ongoing basis. In the context of transportation, do you not agree that at the very least there has to be some kind of floor price or floor cost assumed by the user to ensure the viability of that operation?

Mr. Ruffell: That is true. If you are talking about profits, I presume that is where the floor comes in. Everybody is in it to make a dollar, to pay the bills. I would have to agree with that.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin, you wanted an intervention?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have run into this by experience over the last three years with the amount of

[Traduction]

pas l'affaire. Je suis donc d'avis qu'il faut dépasser un peu l'aspect philosophique général de la sécurité.

Ceci dit, j'en reviens spécifiquement à votre mémoire; vous parlez des résultats de votre étude et des solutions de remplacement des voyages aériens que vos membres ont utilisées.

Depuis plusieurs années, mais particulièrement ces dernières années, on n'entend plus parler que de gestion du temps. Presque chaque jour, nous voyons à la télévision des messages publicitaires sur le télémarketing, qui visent à convaincre les entreprises de vente qu'il y a moyen d'être beaucoup plus efficace, plus productif, en restant à son bureau et en se servant du téléphone.

Je sais bien que ce n'est pas aussi net que cela, mais n'est-ce pas la solution qu'adoptent vos membres dans bien des cas, non pas à cause des coûts des voyages proprement dits, mais parce qu'ils veulent être les premiers à atteindre le client dans un marché toujours plus compétitif? Ils ne peuvent plus aller serrer des mains comme jadis, pour cajoler un nouveau client, mais ils doivent faire leur baratin par téléphone. Reconnaissez-vous que c'est là une réalité du marché d'aujourd'hui?

M. Ruffell: C'est une réalité. J'ai cité *Business Week* dans le mémoire. L'article de *Business Week* avait pour titre *Willie Loman Goes Electronic* (Willie Loman s'électronise). C'est un changement, bien sûr. Le processus de la vente évolue.

Nous aimerions tout de même voir des tarifs aériens raisonnables dans notre pays. Je ne pense pas que l'on réussisse un jour à remplacer le face-à-face qui permet à un vendeur de comprendre les besoins de son client. Une partie de ce travail peut se faire par téléphone, et une partie peut se faire par d'autres types de communications; mais je ne pense pas qu'on ne parvienne jamais à trouver un substitut pour les contacts personnels et la compréhension des besoins.

Nous sommes d'avis, et nos membres de même, que le coût des voyages aériens nous oblige à réduire sensiblement le service. Nous pourrions faire plus. Nous pourrions gagner davantage. Nous pourrions réaliser de meilleures ventes. Mais cela sera impossible si nous ne pouvons nous permettre de voyager.

M. Angus: Sans compter que le vendeur est pressé par la concurrence de réduire le coût de ses produits. Evidemment, sauf dans la situation exceptionnelle de la vente publicitaire à perte, vous n'iriez pas réduire vos prix jusqu'à subventionner l'acheteur en permanence. Dans le contexte du transport, ne croyez-vous pas qu'il faut au moins établir un prix minimum, ou coût minimum, à payer par l'utilisateur pour assurer la viabilité du service?

M. Ruffell: C'est vrai. Si vous voulez parler de profits, je suppose que c'est là que se situe le minimum. Tout le monde est là pour faire de l'argent, pour payer les factures. Je dois en convenir.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin, vous aviez une intervention.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons eu cette expérience depuis trois ans avec la déréglementation déjà

[Text]

deregulation that has already occurred in the airline industry. Does your organization agree that the CP Air spokesman was correct that it is pretty well bottomed out? Do you agree that there may be some reductions on regular fares, but that discounts in seat sales have just about bottomed out? We have the experience in the deregulation that where the market was the largest and most lucrative, they got the seat sales, the excursions and the discounts, and the smaller markets did not. Would you agree that on the matter of fares there should remain in place a regulation that where they provide a discount seat sale or excursion, they must provide it at every place they serve?

• 1345

Mr. Ruffell: I am not too sure about that. Here you are getting into a marketing decision which the airlines are going to have to solve. But what are we looking at, as far as business travellers go, over the last three years in Canada? You are talking about prices bottoming out. We have been looking for a number of years at substantial increases in air fares. If they would just hold the line, we would be pleased. If we can see some discounts, if we can see access to off-peak pricing, we would be overjoyed.

I think we commented in our brief, sir, that the status quo of ongoing higher airfares hopefully has to end. We have been looking at it for years now. We have not had the opportunity to get into discount seats.

Mr. Blaikie: You are telling me, then, that it is okay for a member of your organization operating out of Saskatoon, say... there is no seat sale, excursion or discount. And he is competing with another member of your organization; a salesman for the same product but a different company, who can have the benefit of that out of Winnipeg or Calgary. Do you approve of that kind of discriminatory practice?

Mr. Ruffell: I think we are going to have to leave it to the airlines to make some marketing decisions. If they can afford to do all these things, terrific. You are always going to run into differences; we realize that. People trying to service markets out of Saskatoon and Winnipeg—there are going to be additional costs one way or the other, but I do not think we can regulate the market so much that we have to guarantee one person the same fare as... I do not think it is feasible or practical.

Mr. Benjamin: If you want to deregulate the amount of the fare, fine. If the airline is dumb enough to sell a ticket at cost or less than cost, so be it; that is a benefit to the traveller, whether or not he is a commercial traveller. What I am talking about is you do not discriminate against them because of where they happen to live—that wherever that airline serves, for every point it serves it must provide the same opportunity. Is that not a fair proposition?

Mr. Ruffell: I have to probably step beyond what our members are thinking. I do not see it as a practical alternative, personally.

[Translation]

réalisée dans les lignes aériennes. Votre organisation pense-t-elle que le porte-parole de CP Air avait raison de dire que l'on a à peu près atteint les prix les plus bas? Pensez-vous qu'il y aura peut être de nouvelles réductions des tarifs réguliers, mais que les rabais sur les ventes de sièges n'iront pas plus loin? La déréglementation nous a enseigné que les ventes de sièges, les excursions et les rabais étaient réservés aux marchés les plus considérables et les plus lucratifs, et non aux petits. Reconnaissez-vous qu'il faut continuer à réglementer les tarifs, de manière à obliger les compagnies à offrir partout les mêmes tarifs réduits ou tarifs excursion.

M. Ruffell: Je n'en suis pas très sûr. C'est là une décision qui appartient aux compagnies aériennes. Mais quelle est donc la situation pour les voyageurs depuis trois ans au Canada? Vous parlez de prix qui dégringolent. Depuis plusieurs années, nous observons au contraire des augmentations considérables des tarifs aériens. S'ils se stabilisaient, nous serions heureux. Si nous pouvions avoir certains rabais, si nous pouvions avoir accès aux tarifs de basse saison, nous serions comblés.

Dans notre mémoire, nous avons exprimé l'espoir de voir disparaître le statu quo, la progression constante des tarifs. Il y a des années que nous assistons à cette progression. Nous n'avons jamais pu bénéficier de tarifs réduits.

M. Blaikie: Ainsi donc, vous jugez normal qu'un membre de votre organisation qui travaille, mettons, à Saskatoon... ne puisse bénéficier de tarif réduit, de tarif-excursion ni de rabais alors qu'un de ses concurrents, également membre de votre organisation, vendant le même produit mais pour une autre compagnie, peut en profiter parce qu'il travaille à Winnipeg ou à Calgary. Approuvez-vous ce genre de pratique discriminatoire?

M. Ruffell: C'est aux compagnies aériennes de prendre ce genre de décisions. Si elles peuvent se permettre tout cela, c'est merveilleux. Il y aura toujours des différences; c'est normal. Pour les gens qui desservent le marché de Saskatoon et de Winnipeg—il y aura toujours des différences d'un ordre ou d'un autre, mais je ne pense pas que nous puissions réglementer le marché au point de garantir à l'un le même tarif qu'à... Ce n'est ni faisable ni possible.

M. Benjamin: Si vous voulez déréglementer les tarifs, très bien. Si la compagnie aérienne est assez stupide pour vendre un billet au prix coûtant ou moins cher, soit; que le voyageur en profite, qu'il voyage ou non pour affaires. Mais qu'on ne lèse pas ceux qui vivent à un endroit plutôt qu'ailleurs. La compagnie devrait offrir la même chose partout. Ne serait-ce pas là plus équitable?

M. Ruffell: Personnellement, je ne crois pas que ce soit possible.

[Texte]

Mr. Benjamin: You tell that to the folks in Regina and Saskatoon. We were left out on seat sales one year. Mr. Chairman, there is one point about this matter of increased competition. It sounds to me as if you are one of a few groups that wants to have champagne service in a beer market.

Is it not correct that even with regulation or deregulation, when there is a market of a limited size, you have a number of players in it and the market gets so fractionalized they take turns going broke, or they merge, or there are acquisitions, and you end up back where you were before with just a few airlines?

Now we have half a dozen in Canada, regionals and nationals, all trying to slice up a market of limited size. You cannot compare it to the United States. Does that not lead us right back full circle again? We will have to regulate them all over again.

Mr. Ruffell: I hope not. I think . . .

Mr. Benjamin: Well the history, the experience has been . . . good night! if you are from Manitoba, Alberta or Saskatchewan, you know the experience with Transair a number of years ago. We have gone through this several times. How much more often do we have to learn from history?

The Chairman: Let him answer the question and then that is it.

Mr. Ruffell: Thank you. I guess the status quo—if you are telling me we should not change and we should keep regulation, fine. I look at my members and I am listening to my members and they say the status quo has always been higher in increasing air fares and I have to say give us change; give us more competitors; let them go at it as far as pricing goes and cut fares.

Mr. Benjamin: But the government is raising fuel taxes, landing fees, lease fees, airport tax. The airlines have to raise your fares. You cannot have it both ways. Or do you want the deficit reduced. Which do you want done?

The Chairman: You have two different points of view there, both interesting, and it is part of work of this committee to sort it out. Thank you very much.

Mr. Benjamin: Let him answer that one.

The Chairman: He answered it.

Mr. Benjamin: Not yet—this last one.

The Chairman: Well, what was your last question?

Mr. Benjamin: I asked him: Which way do you want it? You are trying to have it both ways here.

• 1350

Mr. Ruffell: Mr. Chairman, we are paying our way.

The Chairman: That is right.

Mr. Ruffell: Thank you.

[Traduction]

M. Benjamin: Allez dire cela aux gens de Regina et de Saskatoon. Une année, nous n'avons pas eu le droit aux tarifs réduits. Pour ce qui est de l'intensification de la concurrence, il me semble que vous êtes un de ces groupes qui réclament du champagne dans une brasserie.

N'est-il pas vrai qu'avec ou sans réglementation, dans un marché restreint, le fractionnement devient tel, que les entreprises font faillite à tour de rôle, fusionnent, prennent le contrôle des autres, de sorte qu'en fin de compte il ne reste que quelques lignes aériennes?

À l'heure actuelle au Canada, nous en avons une demi-douzaine qui, régionales ou nationales, se disputent un marché limité. Rien de comparable avec le marché américain. Ne serons-nous pas finalement obligés de revenir à la réglementation?

M. Ruffell: J'espère que non. Je pense . . .

M. Benjamin: Eh bien, si l'on en croit l'histoire, l'expérience, . . . bonsoir! Si vous venez du Manitoba, de l'Alberta ou de la Saskatchewan, vous savez ce qui s'est passé avec Transair il y a quelques années. Nous avons connue cela plusieurs fois. Combien d'autres leçons devons-nous tirer de l'histoire?

Le président: Laissez-le répondre à la question, puis ce sera tout.

M. Ruffell: Merci. Je suppose que le statu quo—si vous me dites qu'il ne faut pas changer et que nous devons maintenir la réglementation, parfait. Nos membres me disent que le statu quo signifie une augmentation des tarifs aériens et que je dois réclamer du changement; une concurrence accrue; que ce soit la concurrence qui décide des tarifs et des réductions.

M. Benjamin: Mais le gouvernement augmente les taxes sur le carburant, les droits d'atterrissage, les frais de location, la taxe d'aéroport. Les compagnies aériennes sont obligées d'augmenter les tarifs. Vous ne pouvez pas tout avoir. Ne voulez-vous pas une réduction du déficit. Il faut choisir?

Le président: Vous avez deux points de vue divergents, qui sont tous deux intéressants, et c'est au Comité qu'il incombe de les départager. Merci beaucoup.

M. Benjamin: Laissez-le répondre à ma question.

Le président: Il y a répondu.

M. Benjamin: Pas à la dernière.

Le président: Eh bien, quelle était votre dernière question?

M. Benjamin: Je lui ai demandé de choisir. Vous essayez de tout avoir à la fois.

M. Ruffell: Monsieur le président, nous payons notre passage.

Le président: C'est juste.

M. Ruffell: Merci.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ruffell. We are glad you came. Your brief is going into the record and will, as I said, be analysed.

We are coming down the home stretch here and we are going to call our next witness, which is the United Transportation Union. Mr. Greenaway is appearing on behalf of the union. I understand the brief is partly in your hand and some final touches are being placed to it. That can be filed later, Mr. Greenaway. I think the best thing really, in your own articulate way, is to give us an overview of your concerns, and then we will throw it over to questions.

I am letting the members know that the Chair will exercise some discretion which, hopefully, will not get any publicity. We accommodated the UTU, the United Transportation Union, to appear here today because Mr. Blaikie asked. We are glad you are here and we are glad we were able to fit you in.

Mr. Richard Greenaway (Local Chairman, General Committee of Adjustment, CN West, United Transportation Union): We appreciate this opportunity, Mr. Chairman, but I would ask that I be allowed to read what I have to say. It is quite short; it is about five typewritten pages. Would that be appropriate?

The Chairman: Double-spaced, I hope?

Mr. R. Greenaway: I cannot remember because I have just the original copy with me.

The Chairman: Okay, start reading then.

Mr. R. Greenaway: Mr. Chairman and committee members, ladies and gentlemen, we represent members from the United Transportation Union from the CNR lines west, approximately 4,000 employees involved in the movement of rail traffic. We are most appreciative of this opportunity to address you on what we consider an issue that, if not handled correctly, could have major and lasting consequences for Canadians.

The document produced by the present government, entitled *Freedom to Move*, is an outline for deregulation of the entire transportation industry, deregulation for air, highway, marine and rail modes, freight and passenger traffic, including the number of economic issues. We will confine our remarks, for the most part, not to what is covered in *Freedom to Move* but to what is sadly lacking in this document; that is, who or what will replace the RTC, the current policeman of public and worker safety in the rail industry. Confining our remarks to this particular aspect of the transportation industry should not be construed as being in agreement with the basic concept of deregulation. We are here to comment on only that area in which we have the knowledge and experience, which we hope will enlighten this committee.

As mentioned previously, we believe the lack of comment from interested parties and the government paper on what is to replace the RTC causes us a great deal of concern. As a body whose work is the safe movement of rail traffic, we have

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ruffell. Nous sommes heureux que vous soyez venu. Votre mémoire, comme je l'ai dit, sera versé au compte rendu et analysé.

Nous en arrivons à la fin. Notre prochain témoin est M. Greenaway qui représente les Travailleurs unis des transports. Je crois savoir que vous avez une partie du mémoire en main et que l'on est en train d'apporter quelques dernières retouches au texte final qui pourra être déposé plus tard. Le mieux est que vous nous donniez, dans vos propres mots, un aperçu général de vos préoccupations. Nous pourrions ensuite passer aux questions.

La présidence va user de son pouvoir discrétionnaire en espérant ne pas s'attirer trop de publicité. À la demande de M. Blaikie, nous avons en effet invités les Travailleurs unis des transports (TUT), à comparaître. Nous sommes heureux d'avoir trouvé un créneau pour ce faire. nous sommes heureux d'avoir pu vous trouver une place.

M. Richard Greenaway (président local, Comité général de rajustement, CN Ouest, Travailleurs unis des transports): Nous sommes heureux de cette occasion, monsieur le président, mais je vous demanderais de me permettre de lire ce que j'ai à dire. C'est assez court; environ cinq pages dactylographiées. Est-ce d'accord?

Le président: À double interligne, j'espère?

M. R. Greenaway: Je ne me souviens pas, car j'ai seulement l'original.

Le président: Très bien, dans ce cas-là commencez votre lecture.

M. R. Greenaway: Monsieur le président et messieurs les députés, mesdames et messieurs, nous représentons les Travailleurs unis des transports des lignes du CN ouest, soit environ 4,000 employés préposés au trafic ferroviaire. Nous sommes très heureux de cette occasion de vous entretenir d'un problème qui, mal abordé, risque, à notre avis, d'être lourd de conséquences durables pour les Canadiens.

Le document *Aller sans entraves* déposé par le gouvernement actuel, est une ébauche de déréglementation pour toute l'industrie des transports, de déréglementation des modes de transport aérien, routier, maritime et ferroviaire, du trafic-marchandises et voyageurs, qui pose un certain nombre de questions économiques. Nos remarques porteront, pour l'essentiel, non pas sur ce qu'il y a dans *Aller sans entraves*, mais sur ce qui n'y est malheureusement pas; c'est-à-dire qui ou ce qui remplacera le CTCF, actuel gardien de la sécurité du public et des travailleurs de l'industrie ferroviaire. Si nous limitons nos remarques à cet aspect particulier de l'industrie des transports, il ne faudrait pas pour autant en conclure que nous sommes d'accord sur le concept fondamental de la déréglementation. Nous sommes ici pour commenter seulement le secteur que nous connaissons et dans lequel nous avons de l'expérience, dans l'espoir d'aider le Comité.

Comme nous l'avons mentionné, nous nous inquiétons terriblement de l'absence de commentaires de la part des parties intéressées et de ce qui doit remplacer le CTC. Nous avons toujours eu des divergences de vues avec le CTCF, dans

[Texte]

always had some differences of opinion with the RTC, but it is our only forum to handle disagreements with the carriers in the area of what we would consider unsafe railroading. Our safety committees, set up under the Canada Labour Code, are virtually powerless because of exemptions granted carriers. This, combined with jurisdictional problems between the RTC and Canada Labour, do not grant us the same protection afforded other workers.

Canada Labour regulations concerning technological changes provides for negotiated compensation for affected workers, but no forum for safety-related concerns resulting from any given change. It has been our experience most recently, with the caboose issue, that without the RTC no public forum would have existed for us and others to prove to an independent body that the testing of caboosless trains could be unsafe. This led to the rejection of the application by the carriers. In *Freedom to Move* this so-called regulatory agency is at the whim of any given Minister of Transport. *Freedom to Move*, page 10, under the heading 'Regulatory Process', first paragraph, creates a new independent regulatory agency. This sounds promising until you read the second and third paragraphs.

First, we have a Minister having the power to 'Make such policy directions binding on the Agency'. It is obvious that there is no independence involved as apparently now exists.

Second, any matter of significant importance to us and/or the public not deemed important by the Minister can be allowed to pass without any public scrutiny:

The Regulatory Agency will be empowered to inquire and to hear the report on any transportation matter that, in the opinion of the Minister, affects the public interest.

• 1355

There is no mention here of worker safety, no independent power to call public hearings and no guarantee of acceptance of any report if hearings are held. This leads us to believe that the new agency will be nothing more than a rubber stamp for the Minister's office or another repository for political appointments.

Safety, as mentioned before, is our paramount concern and should be the concern of everyone involved in this process. Yet, in an address by the chief executive officer of Canada's primary carrier, the CNR, to this committee, failed in eight pages to mention safety. Mr. LeClair mentions, however, that we face obstacles in introducing major advances in railway technology.

This, to us, can only mean a wish on the railway's part to rid themselves of all RTC regulations, which ensure public and worker safety. There is a new fad in town and it is called

[Traduction]

sa mission d'assurer la sécurité du trafic-marchandises, mais il constitue notre seule tribune pour régler nos différends avec les transporteurs à propos des pratiques que nous considérons dangereuses dans les chemins de fer. Nos comités de la sécurité, établis en vertu du Code canadien du travail, sont pour ainsi dire impuissants à cause des exemptions consenties aux transporteurs. Si l'on ajoute en outre les problèmes de juridiction entre le CTCF et Travail Canada, nous n'avons plus la même protection que les autres travailleurs.

Les règlements de Travail Canada en matière de changement technologique prévoient une indemnisation négociée pour les travailleurs touchés, mais aucune tribune pour débattre les problèmes de sécurité qui naissent d'un changement donné. Tout dernièrement, lorsqu'il a été question des wagons de queue, nous avons vu que, sans le CTCF, ni nous ni personne d'autre n'aurait eu de tribune publique pour prouver à un organisme indépendant que les essais des trains sans wagon de queue pouvaient être dangereux. Cela a amené le rejet de la demande des transporteurs. Dans *Aller sans entraves*, cet organisme dit de réglementation est laissé à la merci de n'importe quel ministre des Transports. *Aller sans entraves*, à la page 10, sous la rubrique *Réglementation*, premier paragraphe, crée un nouvel organisme indépendant de réglementation. Cela paraît prometteur, jusqu'à ce que vous lisiez les deuxième et troisième paragraphes.

Tout d'abord, nous avons un ministre qui a le pouvoir de «donner des directives générales à l'organisme de réglementation». Il est évident que l'organisme ne jouirait pas de la même indépendance que l'organisme actuel.

En second lieu, toute question de grande importance pour nous et le public, mais sans importance aux yeux du ministre, pourra échapper à un examen public.

L'organisme de réglementation sera investi du pouvoir d'enquêter, de tenir des audiences et de faire rapport sur toute question de transport qui, de l'avis du ministre, touche l'intérêt public.

Il n'est pas question ici de la sécurité des travailleurs, personne n'a le pouvoir de réclamer des audiences publiques, et rien ne garantit, s'il y a des audiences, que le rapport sera accepté. Cela nous porte à croire que le nouvel organisme ne sera rien de plus qu'une chambre d'enregistrement des décisions du cabinet du ministre ou un autre lieu rêvé pour les nominations politiques.

La sécurité, comme on l'a vu, est notre premier souci, et elle devrait constituer la préoccupation de tous les intervenants dans ce processus. Pourtant, dans les propos qu'il a tenus devant votre Comité, le PDG du premier transporteur au Canada, le CN, n'a rien dit de la sécurité, dans huit pages de texte. M. LeClair mentionne cependant qu'il y a des obstacles qui nous empêchent de faire de grands progrès en matière de technologie ferroviaire.

Pour nous, cela signifie une seule chose: les chemins de fer souhaitent se débarrasser de tous les règlements du CTCF qui assurent la sécurité du public et des travailleurs. Il y a une

[Text]

'technological change'. As in all fads, there are those who blindly follow in the excitement. It is our considered opinion that the railways are caught up in this excitement and will blindly institute any and every gimmick or machine available or develop any idea, no matter how far out, using only an actuarial criterion to compute safety.

To exemplify this, one might say that, if 100 more rail cars can be moved in a day, it may be worthwhile allowing two more accidents a year. One only has to look at the Symington Hump Yard Improvement project. Railway comes out with unreasonable traffic expectations that cause them to spend millions and millions of dollars to mechanize and computerize the complete humping operations and signalling systems in the yard.

It is doubtful that the system, which is not yet in place, will be any more efficient. The reliance on computerization for engines and humping with no human monitoring is anything but safe. The CN claims it is safe, but it also claims that the RTC has no jurisdiction. If it is so safe, why are they afraid of an RTC investigation in this matter?

To prove our allegations that the CNR has no respect for RTC regulations, we have some interesting statistics. Information collected during the caboose hearings established an average of less than two bad-order cars, that is, cars needing repairs, per train from July 1 to July 7, 1984, arriving at Symington Yard. I may add that these figures were not disputed by the CN.

I have in my possession a list of train 302 on track ER7 in Symington on March 7, 1985. The interesting aspect of this list is the change in statistics simply because RTC inspectors were in the yard at the time. The CN forces managed to exceed their average by 8 and find 10 bad-order cars. The train was then given to the RTC inspectors, who managed to spot another 12 bad-order cars, one of which had an especially dangerous load.

With information such as this available to us, we believe that the carriers pay nothing but lip service to safety. It worries us that the proposed RTC staff cutbacks could lead to more carrier abuse. If the RTC is indeed totally eliminated and replaced with nothing or with a lame-duck agency, safety regulations may become just waste paper.

We would like to comment now on a document titled "CN's Position on Proposals Contained in the Document *Freedom to Move*". CN'S recommendations state:

In order for a railway to remain economically viable in a deregulated environment, it must, as a corollary of price, have the freedom to: open, alter or close plant facilities; rationalize its labour force so as to obtain the most productive return for its labour expenditures; and organize, locate

[Translation]

nouvelle expression à la mode ces jours-ci: le «progrès technologique». Comme pour toutes les modes, certains s'enthousiasment aveuglément. Nous sommes convaincus que les chemins de fer sont pris dans ce tourbillon et adopteront à l'aveuglette tous les trucs ou machins disponibles ou exploreront n'importe quelle idée, quelque bizarre qu'elle soit, en retenant le seul critère actuariel pour calculer la sécurité.

Ainsi, ils diront, par exemple, que, s'il y a moyen de faire marcher 100 wagons de plus par jour, cela vaut peut-être deux accidents de plus par an. Il suffit de jeter un coup d'oeil sur le projet d'amélioration du triage Symington. Les chemins de fer ont des attentes déraisonnables en matière de trafic qui l'amènent à consacrer des millions et des millions de dollars à la mécanisation et à l'informatisation de toutes les opérations de triage et de tous les systèmes de signalisation du triage.

On peut douter que le système, qui n'est pas encore en place, soit plus efficace. Il est dangereux de s'en remettre à l'informatisation, sans contrôle humain, pour les locomotives et le triage. Le CN soutient qu'il n'y a pas de danger, mais il ajoute du même souffle que le CTCF n'est pas compétent en la matière. S'il n'y a pas de danger, pourquoi craint-il une enquête du CTCF?

Nous avons certaines statistiques intéressantes qui montrent bien que le CN ne respecte pas les règlements du CTCF. D'après les renseignements recueillis lors des audiences sur les wagons de queue, il a été établi que les trains arrivés au triage de Symington du 1^{er} au 7 juillet 1984 comptaient en moyenne moins de deux wagons en mauvais état, c'est-à-dire ayant besoin de réparations. Ce sont des chiffres que le CN n'a pas contestés.

J'ai en ma possession une liste concernant le train 302 sur la voie ER7 à Symington le 7 mars 1985. Ce qui est intéressant dans cette liste, c'est que les statistiques ont changé du simple fait que des inspecteurs du CTCF étaient au triage ce jour-là. Les forces du CN se sont organisées pour dépasser leur moyenne et trouver 10 wagons en mauvais état. Ils ont ensuite confié le train aux inspecteurs du CTCF, qui ont réussi à en trouver 12 autres, dont l'un transportait un chargement particulièrement dangereux.

Avec de tels renseignements, nous sommes d'avis que les transporteurs font des gorges chaudes de la sécurité. Nous craignons fort que les projets de réduction de personnel du CTCF ne donnent lieu à d'autres abus de la part des transporteurs. Si le CTCF est effectivement éliminé d'emblée, et remplacé par rien du tout ou par un organisme démuné de pouvoirs, les règlements en matière de sécurité pourraient bien se réduire à du gaspillage de papier.

Nous aimerions maintenant commenter un document qui expose la position du CN sur les propositions contenues dans *Aller sans entraves*. On lit dans les recommandations du CN:

Pour qu'un chemin de fer demeure économiquement viable dans un environnement déréglementé, il doit, comme corollaire des prix qu'il pratique, avoir la liberté de: ouvrir, modifier ou fermer des installations; rationaliser sa main-d'oeuvre de manière à tirer le rendement le plus productif de ses dépenses en main-d'oeuvre; et s'organiser, trouver du

[Texte]

staff and compensate positions so as to achieve a lean, aggressive company.

These recommendations would at least cause major strife in labour relations and create an unhappy, therefore unproductive, work force, a definite loss of efficiency. However, as stated earlier, we wish to confine our remarks more to safety.

• 1400

In this vein, without regulatory interference, a move contemplated by the rail carriers now would most certainly come to pass. This move, of which we speak, would have unqualified personnel inspecting certain trains at major terminals. Instead of a carman, a person trained for years in the spotting and repairing of defects on rolling stock, inspecting incoming trains, the railways would have running trades personnel fulfil these duties. We, as running trades people, can spot some defects, as I am sure any one of you on the committee could, but our expertise is not in car inspection. If this were to come to pass, many defects would go unnoticed and possibly cause major accidents.

It could be possible for the railways to hire a new class of employee, with less training than what we have, to do this extremely important job, and believe me, since the railways have decided to become a business instead of a responsibility, they are capable of such negligence.

Keeping the preceding remarks in mind, we would like to make the following recommendations to the committee:

Our constant dealings with the current CTC have led us to recommend that any agency replacing same, have appointments made in relation to their transportation experience.

This organization would have complete independence from the Minister of Transport.

That any railway division in this new agency have more field officers than now exist in the RTC, and that these officers not come solely from the ranks of railway management, as is now the case.

A simplified system, by which public and worker inquiries, complaints and concerns could be implemented.

Lastly, but most importantly, the primary direction for this agency be public and worker safety.

We thank you again for this opportunity to address you, and I am ready now to answer any questions you have.

The Chairman: Thank you, Mr. Greenaway. It was a short summary, and I am very appreciative of that. I will throw it open to questions. Mr. Tobin, you indicated an interest?

[Traduction]

personnel et le rémunérer en vue de se donner une entreprise énergique et économique.

Ces recommandations causeraient, tout au moins, d'énormes conflits de travail et déboucheraient sur une main-d'œuvre malheureuse, et partant improductive, sur une perte certaine d'efficacité. Cependant, comme nous l'avons dit, nous voulons surtout vous parler de sécurité.

Dans cette veine, sans l'intervention d'un organisme de réglementation, il est désormais presque sûr qu'une mesure envisagée par les transporteurs ferroviaires passerait. Cette mesure permettrait, dans de grands terminus, l'inspection de certains trains par du personnel non qualifié. Plutôt que de confier l'inspection des trains d'arrivée à un wagonnier, qui a appris pendant des années à déceler les problèmes et à réparer le matériel roulant, les chemins de fer laisseraient ces tâches aux itinérants. En tant qu'itinérants, nous pouvons déceler certains problèmes, comme n'importe qui d'entre vous, j'en suis sûr, mais nous ne sommes pas spécialisés dans l'inspection des wagons. Si cette mesure devait être adoptée, un grand nombre de problèmes passeraient inaperçus, risquant de provoquer de graves accidents.

Les chemins de fer pourraient embaucher une nouvelle catégorie d'employées, ayant moins de formation que nous, pour cette tâche extrêmement importante, et, croyez-moi, puisque les chemins de fer ont décidé de devenir une entreprise plutôt qu'une responsabilité, ils sont bien capables de pareille négligence.

Compte tenu des remarques précédentes, nous aimerions faire les recommandations suivantes au Comité:

Nos rapports constants avec le CTCF actuel nous ont amenés à recommander que, dans tout organisme appelé à le remplacer, les nominations se fassent en fonction de l'expérience des transports.

Que cet organisme jouisse d'une indépendance complète face au ministre des Transports.

Que toute division ferroviaire du nouvel organisme dispose d'un plus grand nombre d'agents sur le terrain que l'actuel CTCF, et que ces agents ne viennent pas seulement des rangs de la direction des chemins de fer, comme c'est présentement le cas.

Qu'un système simplifié soit adopté pour donner suite aux demandes de renseignements, aux plaintes et aux préoccupations du public et des travailleurs.

Notre dernière recommandation, mais non la moindre, porte que l'orientation primaire de cet organisme doit être la sécurité du public et des travailleurs.

Nous vous remercions encore une fois de l'occasion qui nous a été donnée de vous parler, et je serais maintenant heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Greenaway. C'était un bref résumé, et je vous en sais gré. Passons aux questions. Monsieur Tobin, vous avez signifié votre intérêt?

[Text]

Mr. Tobin: Yes, Mr. Chairman, just a brief comment and one question. Mr. Greenaway, you mentioned Mr. LeClair's brief and said eight pages and no mention of safety, but I can assure you there were quite a few questions to Mr. LeClair on that day about safety, and we discussed it fairly extensively, and I want to assure you as well, and say on behalf, I suppose, of all members of the committee, irrespective of where we sit, by way of political parties, that when we do our report, we will be paying a lot of attention to safety. That is a concern with all of us. If that reassures you at all, I do not know, but put that on the record.

I want to ask you about the regulatory agency. You had some comments to make about it. You are concerned that it is not going to be a regulatory agency with any kind of teeth or powers or independence. Call it rubber stamp. If not a CTC, then what form should a new regulatory agency take, in your view, or are you telling us that perhaps a revised CTC itself is the way to go, that we ought not to throw out the baby with the bath water?

Mr. R. Greenaway: If I might just comment on your remarks, the reason I made that mention about Mr. LeClair was that, if safety is on anyone's mind, I am sure that in their preparation of any written remarks, there would be mention of it and . . .

Mr. Tobin: I understand that. I want you to know that, irrespective of what witnesses say, we are very concerned, and we will be addressing it.

Mr. R. Greenaway: In regard to the CTC, we are basically concerned with the rail end of it, the RTC, and we do have problems with the RTC now, in that we feel the RTC is basically ex-railway management per se, especially most of the field officers . . . is what I am referring to now. Any organization that is put together to handle whatever the CTC does now, I believe should have a separate railway division, and that division should be a lot fairer in its application of its duties than the RTC is at the present time.

Mr. Tobin: Okay, Mr. Chairman. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Blaikie.

• 1405

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, first of all I want to say I am glad the committee decided to hear the UTU position on deregulation, because I think they have brought a number of things before us that might not otherwise have been given to us in such detail. Also, they have made a comment on a previous submission to the committee by a major transportation carrier, i.e., the CN, which I think is also useful. A number of things have been pointed out; for one, that if the committee—I hope it would not, but if the committee in its final report did not reject the advice given to it by the CN, then we would see a number of changes in the way the railway operates that would

[Translation]

M. Tobin: Oui, monsieur le président, un bref commentaire et une seule question. Monsieur Greenaway, vous avez mentionné le mémoire de M. LeClair, en disant qu'il n'était pas question de la sécurité dans ses huit pages. Je puis vous assurer que M. LeClair a été appelé ce jour-là à répondre à une foule de questions sur la sécurité, et que nous en avons parlé longuement. Je tiens à vous assurer également au nom, je suppose, de tous les membres du Comité—quelque soit le parti politique auquel nous appartenions—que, lors de la rédaction de notre rapport, nous porterons une grande attention à la sécurité. Cela nous inquiète tous. J'ignore si cela vous rassure, mais c'est important.

Je veux vous poser une question sur l'organisme de réglementation. Vous aviez quelques commentaires à faire à ce sujet. Vous craignez que cet organisme de réglementation n'ait aucune autorité, aucun pouvoir, aucune indépendance. Vous le qualifiez de simple organisme d'approbation. Si ce n'est une CCT, quelle forme le nouvel organisme de réglementation doit-il prendre, à votre avis? Ou êtes-vous en train de nous dire qu'il faut peut-être tout simplement réviser le rôle de la CCT elle-même, qu'il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain?

M. R. Greenaway: Si vous me permettez un commentaire sur vos remarques, j'ai parlé de M. LeClair parce que, si quelqu'un avait pensé à la sécurité, je suis sûr qu'il en aurait été question dans ses remarques écrites, et . . .

M. Tobin: Je comprends. Je tiens à ce que vous sachiez que, quoique disent les témoins, nous sommes très préoccupés, par la sécurité et nous y verrons.

M. R. Greenaway: En ce qui concerne la CCT, nous nous intéressons essentiellement à sa branche ferroviaire, au CTCF. Nous avons déjà des problèmes avec le CTCF, à qui nous reprochons d'être essentiellement formé d'anciens cadres des chemins de fer, surtout dans le cas de la plupart des agents sur le terrain . . . C'est ce dont je veux parler maintenant. À mon sens, un organisme créé pour remplacer la CCT dans ses fonctions actuelles devrait avoir une division ferroviaire distincte, et cette division devrait être beaucoup plus juste, dans l'exercice de ses fonctions, que le CTCF ne l'est à l'heure actuelle.

M. Tobin: Très bien, monsieur le président. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, tout d'abord, je tiens à dire que je suis heureux que le Comité ait décidé d'entendre la position des TUT sur la déréglementation, car j'estime que leur représentant nous a fait prendre conscience d'un certain nombre de choses dont le détail aurait pu nous échapper. De même, il a fait un commentaire sur le mémoire qu'un grand transporteur, le CN, a présenté au Comité, et j'estime que cela a également été utile. Il a signalé un certain nombre de choses; en premier lieu, que si le Comité—j'espère bien que ce ne sera pas le cas—mais que si le Comité, dans son rapport final, ne rejette pas les conseils qui lui ont été donnés par le CN, nous

[Texte]

have a negative impact not only on worker safety but also on the public, in both technological change and safety.

Mr. Greenaway mentioned a thing called the Symington Hump Yard Improvement Project. As I understand it, this is an occasion where the existing regulatory framework has not been able to reach. This is something the CN has basically done on its own. It is an example of the kind of technological change you get when you do not have an opportunity, as we did with the railways' plans for caboosless trains... I was wondering if you wanted to elaborate on that at all for the benefit of the committee: what some of the dangers to worker and public safety are there.

Mr. R. Greenaway: The Hump Yard Improvement Project per se... the signalling system in the yard is under the jurisdiction of the RTC, but the actual humping procedures are not under the jurisdiction as the railway has led us to believe. We are challenging that at the present time.

What it consists of is eliminating a position called the 'car retarder operator', who monitors the speed and direction of the cars that come off the hill. At the present time there is a computer that takes care of most of this, but the operator is there to ensure... and he does regulate the speed quite a bit. But what the railway is doing is installing a computer and taking away all the human monitoring. It will just have a man at the top of the hill to pull the pin, and until the car comes to rest at the bottom of the hill it is all computerized; no one is going to be watching it. We feel no matter how good a computer you are going to put in, there are going to be mistakes, as there are mistakes in the computers they do put into service now.

With no one monitoring this, anything can go wrong. There have been documented instances of new switches put in that simply decide to throw underneath the car, or decide that the car is not going to go on this track, it is going to go on another track. This, without getting into the details, can cause very severe accidents. If a car is, for instance, lined up to go 50 car lengths, it is travelling at maybe 15 miles an hour. If you put it on a track that has only two car lengths of room, it is going to hit the next car at 15 miles an hour and cause a severe accident.

These are just some of the points we would like to bring up. We would like to have the opportunity, a particular forum, to bring them up before an independent body; not a body that is going to be under the thumb or afraid to do anything rash because it is under the thumb of the Minister's office.

Mr. Benjamin: On the matter of ministerial authority, there is a large group of legislation where there are public semi-judicial bodies like the CTC, the CRTC, and so forth. The legislation that lays out their authorities and their independence, etc., almost invariably provides that the Minister, meaning the Governor in Council—the Cabinet, signed by the Governor General—could by Order in Council overrule or cause a decision by an agency such as the CTC either to be

[Traduction]

verrons un certain nombre de changements dans l'exploitation des chemins de fer qui auraient un effet négatif non seulement sur la sécurité des travailleurs mais aussi sur le public, en matière de changement technologique et de sécurité.

M. Greenaway a mentionné le projet d'amélioration du triage de Symington. Si je comprends bien, voilà une occasion où le cadre actuel de réglementation n'a pas fonctionné. C'est une chose que le CN a faite essentiellement de son propre chef. C'est un exemple du genre de changement technologique que l'on a lorsqu'on ne peut intervenir, comme nous l'avons fait pour les projets des chemins de fer relativement aux trains sans wagon de queue... Je me demandais si vous vouliez développer un peu ce point pour la gouverne des membres du Comité: expliquez-nous certains des dangers que cela présente pour la sécurité des travailleurs et du public.

M. R. Greenaway: Le projet d'amélioration du triage en soi... Le système de signalisation dans la gare est de la compétence du CTCF, mais pas les procédures de triage, comme le chemin de fer nous l'a donné à entendre. C'est ce que nous contestons à l'heure actuelle.

Cela consiste à éliminer le poste d'«opérateur de frein de voie», qui contrôle la vitesse et la direction des wagons qui descendent la pente. À l'heure actuelle, un ordinateur se charge de l'essentiel de cette tâche, mais l'opérateur est là pour s'assurer... Il règle la vitesse dans une large mesure. Mais voilà que les chemins de fer installent un ordinateur pour remplacer tout contrôle humain. Il suffira d'un homme en haut de la pente pour tirer la goupille; jusqu'à ce que le wagon s'arrête au bas de la pente, il sera entièrement informatisé; il n'y aura personne pour surveiller. Selon nous, quel que soit l'ordinateur, il y a aura toujours des erreurs, comme il y a des erreurs d'ordinateurs aujourd'hui.

Sans surveillance, tout peut arriver. Nous avons vu des cas où de nouveaux systèmes d'aiguillage décident tout simplement que le wagon ne va pas sur telle voie, mais sur telle autre. Sans entrer dans les détails, je dirai que cela peut entraîner de très graves accidents. S'il est prévu qu'un wagon, par exemple, doit parcourir 50 longueurs de wagon, il voyage à 15 milles à l'heure, environ. Si vous l'envoyez sur une voie où il n'y a que deux longueurs de wagon de libres, il emboutira le wagon suivant à une vitesse de 15 milles à l'heure, et ce sera un accident grave.

Ce sont là quelques-uns des points que nous aimerions soulever. Nous souhaiterions une tribune particulière pour les soulever devant un organisme indépendant; non pas un organisme obéissant aveuglément ou craignant de prendre des mesures draconiennes parce qu'il est sous la haute main du cabinet du ministre.

M. Benjamin: Sur la question des pouvoirs du ministre, il y a beaucoup de lois qui prévoient des organismes publics semi-judiciaires comme la CCT, le CRTC, et ainsi de suite. Le texte législatif en vertu duquel ils détiennent leurs pouvoirs et leur indépendance, etc., prévoit presque invariablement que le ministre, c'est-à-dire le gouverneur en conseil—le Cabinet, avec la signature du gouverneur général—pourrait, par décret du Conseil, casser la décision d'un organisme comme la CCT,

[Text]

annulled or to be sent back for further consultation. In many instances, it has been sort of a court of last resort where an appellant or a respondent, either side of the fight before the CTC who felt they got a bum decision, there was some place else they could go. For example, with the CTC, they make a decision and you can appeal their decision. They have their own review board and the review board, if it upholds the CTC decision, then you have got a third step; you can appeal to the Minister. Do you not think that this should continue to be enshrined as sort of a court of last resort without having to go to court? Because then you can only go on a matter of law; you cannot go on a matter of what the rights and wrongs of the decision are.

• 1410

I am saying that the way it is set up now, there is a pretty good element of independence on these various and sundry boards, like the CTC, but there is that . . . And this also has to do with government responsibility, that they are finally accountable for any decisions that are made and if they chose to overrule a decision of the CTC, they are still responsible. How does all that grab you?

Mr. R. Greenaway: Well, I am aware that the final process in these things can be overruled by the Minister's office but the process by which you get to overruling it is going to make the public and everybody so much more aware of what is going on before you are going to get to the Minister, the Minister is going to think twice about saying you guys are wrong and I am going to change that decision. What we are referring to or what we read in this *Freedom to Move* paper is that this is going to be a lot easier. In fact, he has the ability under *Freedom to Move* to tell this regulatory agency beforehand what direction they are going to take. If *Freedom to Move* were implemented and he decided he did not like cabooses, he would just tell that agency: I do not like them; that is the direction you are going to take. And there would be no public scrutiny on that issue.

Mr. Benjamin: But the way around that for a government, any government, is to design the legislation that tells the agency the direction they are going to take. The Minister can just sit back and watch. That has been known to have been done before. Should we keep not only the element of independence, but also then it is sort of ad hocery but the opportunity is always there to go to that last place. Whether it is a good or bad decision is always a matter of opinion and I am having difficulty . . . In fact, I do not disagree with the Cabinet, the Governor in Council having the final say if they choose to use it.

Mr. R. Greenaway: I do not per se disagree with that either.

Mr. Benjamin: But you do not want them laying down the ground rules.

Mr. R. Greenaway: I would like to see as much or more independence in a new organization than now exists.

Mr. Benjamin: And you would support mandatory public hearings by any body, CTC or any successor body.

Mr. R. Greenaway: Correct.

[Translation]

ou la faire annuler ou la renvoyer pour plus ample consultation. Dans bien des cas, c'était un tribunal de dernier ressort où pouvait faire appel l'une ou l'autre des parties devant la CCT estimant que celle-ci avait pris une décision injustifiée. Bref, avec la CCT, on pouvait toujours faire appel. Il y a une commission d'appel et si celle-ci maintient la décision de la CCT, il y a un troisième palier, le ministre. Ne pensez-vous pas que ce genre de dernier recours, sans être obligé de passer devant les tribunaux, devrait être maintenu? Parce qu'ensuite, cela relève du droit et il ne s'agit plus seulement de savoir si la décision est justifiée ou non.

J'estime que dans le système actuel, ces diverses commissions, comme la CCT, sont assez indépendantes . . . D'autre part, il y a la responsabilité gouvernementale. Le gouvernement est finalement comptable de toute décision prise et s'il choisit de rejeter une décision de la CCT, il est responsable. Qu'en pensez-vous?

M. R. Greenaway: Ma foi, je sais bien qu'en définitive, le Cabinet du ministre peut toujours contrer une décision mais le processus même exige que tout le monde soit beaucoup plus au courant des choses si bien que le ministre y réfléchira à deux fois avant de décider de renverser une décision. À la lecture d'«Aller sans entraves», il semble que cela sera beaucoup plus facile. En fait, il pourra à l'avance dire à l'organisme de réglementation qu'il souhaite lui voir prendre telle ou telle direction. Avec «Aller sans entraves», s'il ne voulait plus de wagons de queue, il lui suffirait de le dire. Le public n'aurait plus son mot à dire.

M. Benjamin: Un gouvernement peut toujours en arriver là en faisant adopter une Loi imposant une certaine orientation à l'organisme en question. Le ministre n'a plus alors qu'à attendre que les choses se fassent. Ce n'est pas nouveau. Faut-il maintenir non seulement l'élément d'indépendance mais également la possibilité d'avoir ce dernier recours? Que la décision soit bonne ou mauvaise, c'est toujours une question d'opinion et je ne vois pas . . . en fait, je ne vois pas d'inconvénient à ce que le Conseil des ministres, le gouverneur en conseil, ait le dernier mot s'il souhaite user de ce pouvoir.

M. R. Greenaway: En principe, moi non plus.

M. Benjamin: Mais vous ne voulez pas que ce soit le gouvernement qui impose les règles de base.

M. R. Greenaway: J'aimerais que le nouvel organisme soit aussi indépendant que l'organisme actuel.

M. Benjamin: Et vous seriez pour des audiences publiques obligatoires, quel que soit l'organisme, CCT ou autre.

M. R. Greenaway: Oui.

[Texte]

Mr. Benjamin: Right. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I suppose one way to address this problem is what the committee may consider is a sort of negative resolution type of proposal on firm policy directives to the Minister. But anyway, Mr. Forrestall wishes to make an intervention. It is his first baptism this morning and I know he will be very good.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I do not sense there is any need for me to really address safety. Both Mr. Tobin and Mr. Benjamin have given Mr. Greenaway some pretty clear assurances and I think he will go away from here with some understanding that the committee at least is very, very concerned and any amendment to any regulation that in any way detrimentally affects safety will not be permitted.

• 1415

Indeed, the Minister on at least five occasions has unequivocally made that comment. He has elaborated on the observation. Indeed, I think his history, going back to 1979 and the Grange Commission resulting in the present Canadian Air Safety Board, the establishment of the marine incidents board, his undertaking not to tamper or touch in any negative way the present capacity under the RTC with respect to safety investigations—all of these matters are pretty clear evidence that not only the Minister and the government but this committee and, I think, generally Parliament as a whole would find it quite intolerable and quite unacceptable.

So I do not think you need to fear. Regulatory changes affecting safety will clearly only occur when they enhance or extend safety, extend training, extend investigative capacities in a technological sense and in other skilled ways.

I would simply reiterate a few brief observations and join with the members in welcoming your presence here today, and you did get the brief in front of us.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Forrestall.

Mr. Greenaway, I want to extend the thanks of the committee for your appearance. Your brief will be filed with the report in the record and we will have a lot to deliberate on. Thank you very much.

I now call on our last witness, which is the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped. I understand that Mr. Simpson, the past chairperson of the association, is going to present the brief.

Mr. Simpson, we have your brief. We had one in Ottawa and one that has been circulated today. If you come to the table then hopefully you can give an overview, and then we can throw it open for questions.

Actually, you have a very good conclusion in your brief on page 18, but I know that you want to say a little more than that.

Mr. Allan Simpson (Past Chairperson, Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped): Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. Benjamin: Bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je suppose que le Comité pourrait envisager un genre de résolutions négatives sur des directives fermes au ministre. M. Forrestall voudrait dire quelques mots. C'est son premier tour ce matin et je suis sûr qu'il sera très bon.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit vraiment nécessaire que je parle de sécurité. M. Tobin et M. Benjamin ont donné à M. Greenaway les assurances voulues et je crois qu'il doit avoir compris que le Comité s'en soucie énormément et que toute modification à tout règlement qui pourrait avoir un effet néfaste sur la sécurité ne sera pas acceptée.

D'ailleurs, le ministre l'a répété au moins à cinq occasions. Il a même précisé les choses. Remontons à 1979 et à la Commission Grange qui nous a donné le Bureau canadien de la sécurité aérienne; songeons à l'idée d'une commission d'enquête sur les accidents maritimes et à l'assurance qu'il nous a donnée de ne rien faire pour minimiser les pouvoirs consentis au Comité des transports par chemins de fer à propos des enquêtes de sécurité. Tout cela témoigne du fait que non seulement le ministre et le gouvernement mais aussi notre Comité et, de façon générale, le Parlement considérerait cela comme absolument intolérable et tout à fait inacceptable.

Ne craignez donc rien. Toute modification à la réglementation touchant la sécurité ne sera envisagée que dans la mesure où elle visera à améliorer la sécurité, à parfaire la formation ou à élargir les capacités techniques et autres d'enquête.

Je me limiterai donc à réitérer ce qu'ont dit mes collègues en vous souhaitant la bienvenue parmi nous et en vous remerciant de votre mémoire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Forrestall.

Monsieur Greenaway, permettez-moi de vous remercier au nom du Comité. Votre mémoire sera inséré au compte rendu de nos délibérations et nous donnera matière à réflexion. Merci beaucoup.

J'invite maintenant notre dernier témoin, la Coalition des organisations provinciales de personnes handicapées et son ancien président, si je ne m'abuse, M. Simpson à prendre la parole.

Monsieur Simpson, nous avons reçu votre texte. Nous en avons déjà reçu un à Ottawa et nous avons également celui que vous avez fait distribuer aujourd'hui. Si vous voulez vous approcher de la table, vous pourrez nous en présenter les grandes lignes avant que nous ne commencions la période des questions.

Il y a une excellente conclusion à la page 18 de votre mémoire mais je sais que vous voudrez nous en dire un peu plus.

M. Allan Simpson (président sortant, Coalition des organisations provinciales de personnes handicapées): Merci, monsieur le président.

[Text]

COPHO, the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped, is an umbrella co-ordinating body of disabled self-help consumer groups. With me is my associate and national research officer, April D'Aubin, who has done a great deal of work in preparing a lot of the background for this material.

COPHO represents a voice, a concern, of disabled citizens across the country that has recently come about because modern medicine, modern education and the modern media have meant disabled people are no longer in institutions, no longer hidden in private homes; they are out in the community working, in universities, travelling, and in the full economic range of activities in our country. The 1970s, and 1981 particularly, the International Year of Disabled Persons declared by the United Nations, and now the decade of disabled persons have meant that if government is planning or reviewing any form of regulation, legislation or public service then disabled people must be part of that consultation, that planning process.

So we welcome and thank you for the opportunity of appearing before you and bringing together as best we can the views and concerns of people across the country that culminate in our national coalition.

• 1420

Our fundamental first issue in the movement across this country—town by town, province by province, and even country by country now—in the group we helped to found, Disabled Persons International, have made the point over and over again that transportation is the fundamental issue. It is the one thing we have so much in common that is such a barrier to full participation and full economic contribution to our country.

Our first national conference in Ottawa in 1979 primarily dealt with transportation. We developed some historical relationships with the Canadian Transportation Commission and learned to understand its regulatory powers and its procedures. We now find this new report very, very challenging and, in a sense, very rewarding, for it examined some issues we have been bringing up for years.

I now want to overview briefly some of the issues that disabled people face. The airline industry, the rail industry, the bus industry, the ferries and any form of public transportation this federal jurisdiction has authority over, compound and affect the provincial jurisdictions and the municipal functions. So your leadership role is fundamental to all of us.

• 1425

During three days of hearings in 1979 with the Canadian Transport Commission, 200 people from across this country, from coast to coast, every disability, every walk of life, brought horror story after horror story of issues affecting their rights to transportation, their right to jobs, their right to any mobility in our country—the freedom to move. That historic meeting moved that attitude from one of sympathy and compassion and

[Translation]

La Coalition des organisations provinciales de personnes handicapées est un organisme de coordination de groupes de consommateurs handicapés. Je suis accompagné de mon associée et chargée nationale de recherches, April D'Aubin qui a beaucoup travaillé à la préparation de la documentation nécessaire à ce mémoire.

La Coalition est le porte-parole des handicapés qui au Canada qui peuvent maintenant se faire entendre parce que la médecine, l'éducation et les médias modernes leur permettent maintenant de ne plus rester enfermées dans des hôpitaux ou à leur domicile; ces personnes peuvent maintenant travailler, aller à l'université, voyager et participer à tout l'éventail des activités économiques de notre pays. Depuis les années 1970, l'Année internationale des handicapés en 1981, et maintenant la décennie des personnes handicapées, si le gouvernement prépare ou révisé un règlement, un texte législatif ou modifie un service public, il doit consulter entre autres les handicapés.

Nous vous remercions donc de nous permettre de comparaître devant votre comité afin de vous présenter le point de vue des particuliers et groupes que représente notre coalition nationale.

Le mouvement national que nous avons contribué à fonder, ville après ville, province après province, et même, maintenant, pays après pays, *Disabled Persons International*, a pour principal objectif le transport; cela a été répété maintes et maintes fois. C'est cet aspect que nous avons en commun qui fait tellement obstacle à une pleine participation et à une pleine contribution à l'économie de notre pays.

Notre première conférence nationale, qui s'est tenue à Ottawa en 1979, portait principalement sur les transports. Nous avons réé des liens historiques avec la Commission canadienne des transports, et appris à en comprendre le pouvoir de réglementation et l'orientation. Nous trouvons ce nouveau rapport fort intéressant et, dans un sens, très encourageant, car il aborde certaines des questions dont nous parlons depuis des années.

J'aimerais maintenant survoler certains des problèmes auxquels sont confrontés les handicapés. Les transports aériens, ferroviaires, par autocar, par traversiers ou autre mode de transport en public qui relèvent de la juridiction des tribunaux fédéraux, ajoutent à la charge des juridictions provinciales et municipales en compliquant les rouages. Votre rôle dirigeant nous est donc indispensable.

Au cours des trois jours qu'ont duré les audiences, en 1979, avec la Commission canadienne des transports, deux cents personnes venues des quatre coins du pays, représentant toutes les couches de la société et tous les groupes d'invalides, nous ont révélé une kyrielle de situations horribles qui se répercutent sur leurs droits à l'emploi, à la mobilité chez nous. Cette réunion historique a marqué un changement d'orientation, en

[Texte]

concern—those very paternalistic words which I see in your report, in the Minister's report—to one of providing answers by this group of society that has a right to be part of the transportation systems with full dignity and full opportunity.

Out of those hearings came a number of test cases. The most famous one of all was the Clarris Kelly hearing, concerning an individual who was denied transportation by Via Rail. This went into a series of meetings. Rulings came out setting the tone not only for the rail industry but for others across this country. It was, it had to be, heard, appealed, and it had to be adjudicated. It had to have a neutral body that was able to bring that about.

The *Equality for All* report reaffirms that need for affirmative action, the kinds of principles that we believe in in our country—the right to equal opportunity, and transportation is a key part of that.

The *Obstacles* report of 1981-82 reaffirms the same principle. Just looking at its overall records, we have now in these last few months since we began to meet and to deal with the new Minister and the officials worked out a fairly understandable co-operative relationship to give his new approach a chance; that is, the co-operative approach, the non-threatening to the travel industry, the compromise approach.

Unfortunately, we can only say that article after article, story after story, are still coming in. Claude Desforges was severely injured when dropped from a forklift in Quebec City, from eight feet up, because there is no means of getting on an aircraft properly. Ruth Adelia was denied service, flying without attendant to a national executive meeting of winter sports after flying for 20 years on a regular basis. She did not have an attendant with her, apparently. A new ruling. Now, we are imposing the rules more strictly than before. Viola Powell travelled by Via Rail, in a luggage compartment with no washroom for five hours, to Ottawa very recently. Jim Derkson, our National Chairperson is unfortunately unable to be here today due to a hospital requirement, being dropped down escalators at the airport here in Winnipeg. Story after story of examples of what happens when there are no standards, no regulations, and people are being denied their full opportunity for integration in our society.

The other example was the road-cruiser, the inter-city bus examples. The pressure from our members in Newfoundland for access—because they do not have rights for transportation, VIA Rail, the road-cruiser is so crucial to them on that island—to persuade that level of authority to make accessible what has been going on for four years, to persuade that industry to accept any area of responsibility.

• 1430

To this day, I cannot travel to Brandon or to Kenora or anywhere the way you can on a regular government-authorized interprovincial bus line, which this federal level gave over to the provinces many years ago, leaving them with the jurisdic-

[Traduction]

insistant davantage sur les droits qu'à un groupe de notre société de bénéficier pleinement des possibilités de transport, plutôt que sur une attitude de compassion et de préoccupation, conceptions paternalistes reprises dans votre rapport et celui du ministre.

A l'issue de ces audiences, un certain nombre de poursuites ont été intentées dans la fameuse affaire de Clarris Kelly qui s'était vu refuser l'accès du train par VIA Rail. Les décisions rendues s'appliquent non seulement aux compagnies ferroviaires mais encore aux autres modes de transport. Il fallait—et ce fut le cas—que la cause soit entendue, qu'on interjette appel et que l'on statue. Il a fallu pourvoir d'une instance neutre pour faire valoir notre position.

Le rapport *Egalité pour tous* confirme le bien fondé de mesures sociales fondées sur les principes du droit à l'égalité des chances auquel nous croyons et dont le transport est un facteur essentiel.

Le rapport *Obstacles* de 1981-1982 réaffirme ces mêmes principes. Dans une perspective globale, nous pouvons affirmer qu'au cours des derniers mois, nous nous sommes réunis avec le Ministre et ses collaborateurs dans un esprit de concertation afin de voir si cette nouvelle conception fondée sur la coopération et la bonne volonté donnerait les résultats escomptés.

Malheureusement, le nombre d'abus ne semble guère diminuer. Ainsi Claude Desforges a été grièvement blessé en tombant de huit pieds de haut quand on l'a échappé d'un charriot élévateur à Québec, rien n'étant prévu pour permettre à des handicapés de monter à bord des avions. On a refusé à Ruth Adelia de monter seule à bord d'un avion pour se rendre à une réunion de l'exécutif national des sports d'hiver bien qu'elle prenne régulièrement l'avion depuis vingt ans. Il paraît que d'après un nouveau règlement, elle est sensée se faire accompagner d'une personne. Les règles sont donc appliquées plus strictement que par le passé. Tout récemment, pour se rendre à Ottawa, Viola Powell a voyagé pendant cinq heures dans un wagon de marchandises où il n'y a pas de toilette. Jim Derkson, notre président national, n'a pas pu venir aujourd'hui car il a dû se rendre à l'hôpital pour se faire soigner après être tombé des escaliers mécaniques à l'aéroport de Winnipeg. Je pourrais vous citer encore de nombreux cas de ce qui arrive en l'absence de règlements, et ce qui empêche ces gens de s'intégrer pleinement dans notre société comme c'est leur droit le plus strict.

Il y a aussi le cas des autocars qui assure le transport entre les villes. Puisque VIA Rail refuse l'accès des trains à nos membres, les autocars sont le seul moyen de transport à Terre-Neuve pour les handicapés, et c'est pourquoi, depuis quatre ans, nous luttons pour que l'on reconnaisse enfin nos droits.

Jusqu'à ce jour, je ne peux pas prendre l'autocar pour me rendre à Brandon ou Kenora ou une autre ville, alors que depuis de nombreuses années le gouvernement fédéral a confié aux autorités provinciales le soin d'assurer les services

[Text]

tion, which they have not imposed . . . or co-operated amongst themselves. Again, your federal leadership is so crucial.

Mr. Mulroney . . . as we go through our many quotes, I particularly want to emphasize this promise he made. Mr. Mulroney, in a letter to us:

Some progress has been made in this area on an interprovincial basis, but much more needs to be done. We believe a reassertion of federal jurisdiction is not necessarily the best approach to this issue. We do, however, accept the proposition that the federal government should take a leadership role at our proposed federal-provincial conference in encouraging provincial initiatives on this issue and in carrying out research and development work on modifications to buses which would make them both economically viable and accessible to the disabled.

Mr. Mazankowski:

We are pleased that the Progressive Conservative Party accepts that the Federal Government should take a leadership role in encouraging provincial initiatives . . .

We discussed this matter further with the Hon. Don Mazankowski. Again, we feel that any serious federal-provincial discussion of this issue must take place within the existing federal-provincial mechanisms.

Again, we cannot get that firm commitment that there will be a definite, unequivocal set of examples, leadership regulations, authorities, to make this happen. It is in the co-operative spirit. We see it over and over again in the language of the reports that are being put before us. We have to conclude that that is the new mood of our country. That is the new approach this government is going to take. But as members of all the parties here . . . we have to be honest with you and say the public will not tolerate indifference or the dropping of fundamental, essential services.

What we are trying to clarify here is that yes, we ourselves know, from personal experience, you must develop a co-operative relationship with the industries. But there must be a bottom line. There must be a bottom line in essential services that is unchangeable. They are not up for negotiation. Those are essential, fundamental, human transportation services. When the Minister talks about economic advantages being derived from these forms of deregulated procedures and how new forms of aircraft, cheap aircraft, will be possible to fly perhaps into small, remote villages, what that means to us is that we cannot use those new aircraft. There is no standard. Economically, certain industries gain, and maybe even some individuals in the public get a lower price. But what happens is that those of us who require a minimum-standard aircraft are denied that service.

We have, in this day and age, seat sales. You can take advantage of those seat sales. I cannot. I have to sit in front of the bulkhead, where they lift me into the largest space. But the seat sale is not there. It is at the back of the aircraft. So what we have or are developing is various forms of new approaches which forget there are fundamental minimum requirements

[Translation]

d'autocar entre les villes. Donc dans ce secteur également l'intervention du gouvernement fédéral est essentielle.

Dans une lettre qu'il nous a adressée, M. Mulroney dit ce qui suit:

Certains progrès ont été réalisés sur une base interprovinciale, bien qu'il reste beaucoup à faire. Nous sommes d'avis que le rétablissement de la compétence fédérale ne soit pas nécessairement la meilleure solution. Nous estimons cependant que le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership lors de la conférence fédérale-provinciale que nous comptons organiser en encourageant notamment les autorités provinciales à prendre de nouvelles initiatives et à faire des travaux de recherche et de développement en vue de modifier les autobus afin qu'ils soient accessibles aux handicapés tout en restant rentables.

M. Mazankowski:

Nous sommes heureux de constater que le parti conservateur reconnaît que le gouvernement fédéral doit pousser les gouvernements provinciaux à prendre certaines initiatives . . .

Nous avons discuté de cette question plus en détail avec M. Mazankowski. Toute discussion sur cette question doit se faire dans le cadre de relations fédérales-provinciales existantes.

Nous constatons que plutôt que de s'engager fermement à prendre une série d'initiatives et à adopter des règlements pour faire évaluer la situation, le gouvernement a opté pour la persuasion et la concertation, base de sa nouvelle approche. Mais nous tenons à vous avertir que le public n'acceptera pas l'abandon de services essentiels.

La coopération avec le secteur des transports est certes importante, mais à condition de ne pas mettre en cause les services essentiels en matière de transport. Le ministre a vanté les mérites de la déréglementation qui permettra à de nouveaux appareils moins chers d'assurer la liaison avec les agglomérations reculées; mais malheureusement l'accès de ces nouveaux appareils n'est pas prévu pour les handicapés. Pour certaines compagnies, la déréglementation sera certainement payante et une partie du public y gagnera sans doute aussi. Par contre les handicapés ne pourront pas avoir accès aux appareils qui ne répondent pas à certaines normes minimales.

Vous pouvez tous profiter des prix-réclames offerts par des compagnies aériennes mais moi pas. Je suis obligé de m'asseoir devant la cloison là où il y a suffisamment de place. Or les prix-réclames sont valables uniquement pour les sièges au fond de l'appareil. Cette nouvelle approche ne tient donc pas compte

[Texte]

that should not be allowed to be dropped because of these new regulations.

• 1435

These are examples of what happens when we turn the total system over to a totally laissez-faire approach. As a person who has worked in the insurance industry for 22 years, I know what regulations meant to us in insurance industry. When we have a mandate, we have a public mandate to look after the funds of people who invest in insurance companies. Regulations from Ottawa do keep us on a proper equivalent, minimum-requirement basis for all the citizens' needs. Those standards meant something to us and they kept us honest, which is very important.

In this day and age, we are still facing many road blocks. We need to leave one message with you. You may experiment and you probably will experiment with a new form of deregulated, ministerially appointed body. While privately we may chuckle and we may hope that you do well, in all honesty, we tell you that our membership, our troops who have gone on the street and will go back on the street, if necessary, will not tolerate a system which leaves us out of the mainstream of society. If you allow any system, or if any Minister allows and directs a body to bring about aircrafts and VIA Rail cars and buses that deny us opportunity, we will simply have to put the pressure back on the Minister and bring those regulations all back in again.

Co-operation and good will are not enough. For fundamental human needs, there has to be a set of regulations that are unchangeable and irrevocable. After setting up what I call the floor, the fundamental base, this is where co-operation and sharing and negotiation and reasonable cost and reasonable measures must be worked out with all levels of industry. But we have to have meetings with the people in northern Manitoba and northern Ontario and northern Quebec. We have to be able to fly in to those. Because of the new approach, we cannot be denied those opportunities and those people living there need to be able to fly out or to get transportation or buses out.

This summarizes the spirit and the mood of our report. It says we want to work co-operatively. We want to find solutions to these technical problems. But we cannot allow an industry to purchase equipment which denies a growing population in our country to travel. Many of the people we deal with are senior citizens and disabled people and this part of our population is growing. You know yourselves, as you travel across the country, at every airport you go into, more and more disabled people are in a chair being assisted up and down by a staff person. This population is growing and travelling more and more every day.

This is what you must get ready for. I urge you strongly not to allow a system of regulation that forgets human need as part of the economic forces in our country. We can make a contribution, and we will.

[Traduction]

de certaines normes minimales qui devraient continuer à être respectées.

Voilà ce qui arrive quand tout le système est laissé à lui-même. J'ai travaillé dans l'assurance pendant 22 ans, et je sais ce que la réglementation représente pour ce secteur. Quand on nous en confie le mandat, nous devons gérer les fonds que les gens investissent dans les compagnies d'assurance. Les règlements d'Ottawa nous imposent une marche à suivre, des critères minimum pour satisfaire à tous les besoins des citoyens. Ces normes signifiaient quelque chose pour nous; elles garantissaient notre honnêteté, ce qui est très important.

Aujourd'hui, nous faisons toujours face à de nombreux obstacles. Nous avons un message à vous laisser. Vous tenterez peut-être des expériences, et vous mettrez probablement à l'essai un nouveau régime de déréglementation avec une administration désignée par le ministère. Bien que, en privé, cette initiative nous fasse sourire, et bien que nous espérons qu'elle aboutisse à un résultat heureux, soyez assurés que nos membres, nos troupes qui ont déjà manifesté et qui manifesteront de nouveaux s'il le faut, ne toléreront pas un système qui nous exclue de la société. Si vous permettez un système, ou si un Ministre autorise un service dont les avions, les wagons et les autobus ne répondent pas à nos besoins, nous exercerons des pressions sur le ministre pour le rétablissement de la réglementation.

La coopération et la bonne volonté ne suffisent pas. Certains besoins fondamentaux exigent un ensemble de règlements immuables et irrévocables. Une fois les bases essentielles établies, il faut travailler avec tous les niveaux de l'industrie pour assurer une coopération, un partage, des négociations, des coûts raisonnables et des mesures raisonnables. Mais il faut rencontrer les habitants du Nord au Manitoba, en Ontario et au Québec. Il faut pouvoir se rendre dans ces régions par avion. Le nouveau système ne doit priver personne, et ces gens-là doivent avoir accès à des services de transport par avion, par autobus ou autres pour sortir de chez eux.

Cela résume l'esprit et le ton de notre rapport. La coopération est essentielle. Nous voulons trouver des solutions à ces problèmes techniques. Mais nous ne pouvons permettre à une industrie de se doter d'un équipement avec lequel un segment grandissant de notre population ne pourra se déplacer. Notre groupe est constitué dans une large mesure de personnes âgées et handicapées dont le nombre est en hausse. Dans vos déplacements à travers le pays, vous aurez vous-mêmes constaté que dans chaque aéroport il y a de plus en plus d'handicapés dans des fauteuils roulants qui ont besoin d'être assistés par le personnel. Cette population s'accroît et voyage de plus en plus.

Voilà ce qui vous attend. Je vous exhorte fermement à ne pas permettre l'instauration d'un système où les forces économiques primeront sur les besoins humains. Nous avons un rôle à jouer, et nous le jouerons.

[Text]

The Chairman: Mr. Simpson, I want to thank you very much for your very articulate and eloquent expression of something that we said yesterday. I guess it makes us all a little uncomfortable because we, in many ways, are perhaps more fortunate than the people you represent and yourself. It reminds me of the old Persian proverb that you think you have sore toes until you see a man with no feet. We all have different perspectives, but I think your brief is most comprehensive. It is going to be part of the record.

I am very glad that you are here to emphasize again the concerns of a very large and growing body of Canadians who—you are quite right—have been left out of the mainstream, certainly in regulation. As you are aware and perhaps because of pressure from your association, the CTC actually has a unit within it now that is dedicated and mandated to define regulations to help meet some of the problems that you faced.

With no further ado, I know there are members who want to ask questions. I will open it up first to Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you.

I want to echo your remarks, Mr Chairman, and thank the witness for appearing and presenting a very well-written and well-documented brief.

I would like a comment from you, sir, in regard to the role of the transport commission. On page 8, you say:

To date regulations and Canadian Transport Commission decisions have played a very important role in ensuring that this system meets the needs of Canadian citizens with disabilities. Without the Canadian Transport Commission or a similar appeal body, disabled Canadians only recourse will be the Charter of Rights and Freedoms and litigation. This process should not be a preferred course of action, but rather one of last resort because of the cost, time and energy required to determine a legal challenge.

• 1440

I think I share your view in this regard, and I believe that one of the great uncertainties that *Freedom to Move* presents is this notion of doing away with the transport commissions and trying to create some new regulatory agencies, without giving the powers and the authority and the research staff they now have. Would you say, for the people that you represent, that the type of authority that the Transport Commission has must be embodied in any new commission that could be created, or would you prefer, in fact, that what you know and what seems to have served you well be retained as an entity?

Mr. Simpson: I can honestly state that there were frustrations with the CTC. In terms of its role it was serving and began to serve us very well, but that does not mean our membership are not open to new approaches, providing that

[Translation]

Le président: Monsieur Simpson, je vous remercie beaucoup d'avoir exprimé très éloquentement un point de vue dont nous avons débattu hier. C'est un peu gênant pour nous, parce que, sous de nombreux rapports, nous sommes peut-être plus chanceux que vous-mêmes et les gens que vous représentez. Cela me rappelle un vieux proverbe persan qui dit qu'on oublie son mal d'orteil quand on voit quelqu'un amputé de ses deux pieds. Nous avons tous des points de vue différents, mais je pense que votre mémoire est des plus éloquent. Il sera consigné au compte-rendu.

Je suis heureux que vous ayez insisté sur le sort d'un élément très important et grandissant de la population canadienne qui, j'en conviens, a été tenu à l'écart de la société, certainement sur le plan de la réglementation. Vous savez sans doute, et c'est peut-être suite aux pressions exercées par votre association, qu'un service de la CCT a été chargé d'élaborer des règlements pour tenter d'apporter des solutions à certains de vos problèmes.

Maintenant, sans plus tarder, je cède la parole aux membres qui ont des questions à poser. Nous allons commencer par M. Ouellet.

M. Ouellet: Merci.

Comme vous, monsieur le président, je veux remercier le témoin de nous avoir présenté un mémoire très bien rédigé et très bien documenté.

J'aimerais vos commentaires, monsieur, en ce qui concerne le rôle de la Commission des transports. A la page 8, vous dites:

Jusqu'à présent, les règlements et les décisions de la Commission canadienne des transports ont joué un rôle très important pour assurer que le système réponde aux besoins des Canadiens handicapés. À défaut de la Commission canadienne des transports ou d'une Commission d'appel analogue, les Canadiens handicapés auront comme seul autre recours la Charte des droits et libertés, et les poursuites judiciaires. Ce processus ne doit servir qu'en dernier ressort et pas dans le cours normal des choses, compte tenu des coûts, du temps et des efforts inhérents aux poursuites judiciaires.

Je partage votre point de vue là-dessus, et j'estime que c'est là l'une des grandes incertitudes qui découlent du document *Aller sans entraves* qui propose l'abandon des commissions de transport au profit de nouveaux organismes de réglementation qui ne seraient pas dotés des pouvoirs, de l'autorité et du personnel de recherche dont dispose la Commission. Pensez-vous que, pour les gens que vous représentez, toute nouvelle commission, le cas échéant, devrait être investie des mêmes pouvoirs que la Commission des transports, ou préféreriez-vous le maintien du système actuellement en place qui semble vous avoir bien servi jusqu'à présent?

M. Simpson: Je dois vous dire que nous avons quand même eu des difficultés avec la CCT. Bien qu'elle se soit bien acquittée de son rôle et qu'elle nous ait très bien servis, cela ne veut pas dire que nous ne sommes pas ouverts à de nouvelles

[Texte]

the minimum authorities and powers and research capacities that are assumed will have to be there in any new model.

Yes, we have just become familiar with the CTC, and it would have been preferable to maintain that, and it still is preferable. We would look negative if we were not willing to look at new models and to understand, if we could get a better grasp, of what the new one will do. It is our experience in some examples that a ministerially appointed body has some temporary extra advantages over a regulatory body. But when it comes down to very technical and very neutral kinds of issues that must go beyond politics, I think our experience has demonstrated that they are a better or a more effective body through an appointed arm's-length commission.

We realize there may have to be new approaches. I think, in some respects, we found the CTC became a large bureaucracy in itself; and for the average Canadian, making an appeal even to that other court, became a large, difficult, and cumbersome process. It took us years to understand how it worked and how we could access it. Therefore, we are willing to look at new approaches. But the minimum authorities that kind of body has still have to be there in any new approach, certainly with the research capacities.

Transportation is not an easy matter, and it needs a lot of research capacity.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, with your permission, I would pass to my colleague, Mr. Tobin.

Mr. Forrestall: May I, Mr. Chairman, just on a brief point of order, indicate something that might be of some assistance. It is just to tell you that on Monday afternoon next, Madam Blais-Grenier, the Associate Minister of Transport, will be making something of a major statement in the House with respect at least to part of the difficulties you have raised with the committee here this afternoon. I thought that might be of assistance.

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman, and I thank the Parliamentary Secretary for that information. Is that next Monday while we are in Halifax?

Mr. Forrestall: Monday, November 25, we will be in Halifax.

Mr. Tobin: I wonder if the Parliamentary Secretary could arrange to have a copy of that statement for us in Halifax.

• 1445

Mr. Ouellet: We could have the statement made at another time and all be there to listen to it.

Mr. Tobin: I want to say to Mr. Simpson that I thought his presentation was excellent and I understand his message that platitudes and statements of sympathy and understanding are nice but you really want the tools to be able to be mobile in this country.

[Traduction]

approches, pourvu que les pouvoirs et les services de recherche inhérents au système actuel soient incorporés aux nouveaux modèles.

Il est vrai que nous venons tout juste de commencer à connaître la CCT et que nous aurions préféré le maintien de ce système. Nous aurions l'air négatif si nous n'étions pas prêts à regarder de nouveaux modèles et à tenter de mieux comprendre ce qu'ils pourraient faire pour nous. Notre expérience nous a appris qu'un organisme nommé par le ministre peut comporter certains avantages temporaires par rapport à un organisme de réglementation. Mais pour les questions très techniques et très neutres qui débordent la politique, notre expérience nous a montré qu'une commission indépendante est beaucoup plus efficace.

Nous reconnaissons que de nouvelles approches peuvent être nécessaires. Je pense que nous avons vu que la CCT était devenue, sous certains rapports, une lourde bureaucratie; et pour le Canadien moyen, ce mécanisme d'appel était devenu imposant, difficile et encombrant. Cela nous a pris des années à comprendre comment il fonctionnait, et comment y accéder. En conséquence, nous sommes prêts à examiner de nouvelles approches. Mais tout nouvel organisme doit au moins être investi d'un minimum de pouvoirs et certainement de la capacité de recherche inhérent au système actuel.

Les transports sont une question complexe et la recherche en est un élément essentiel.

M. Ouellet: Monsieur le président, avec votre permission, je céderai la parole à mon collègue M. Tobin.

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi un bref rappel au Règlement pour vous signaler quelque chose qui pourrait nous aider. C'est simplement pour vous dire que lundi prochain, dans l'après-midi, à la Chambre, la ministre associée aux transports, M^{me} Blais-Grenier, fera une déclaration qui portera sur certains problèmes que vous avez soulevés cet après-midi. J'ai pensé que cela pourrait vous intéresser.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président, et je remercie le secrétaire parlementaire pour ce renseignement. Ce sera lundi prochain, alors que nous serons à Halifax?

M. Forrestall: C'est le lundi 25 novembre; nous serons à Halifax.

M. Tobin: Je ne sais pas si le secrétaire parlementaire pourrait nous obtenir une copie de cette déclaration à Halifax.

M. Ouellet: La déclaration pourrait être faite plus tard pour que tous puissent l'entendre.

M. Tobin: Je tiens à dire à M. Simpson que j'ai trouvé son exposé excellent et que je le comprends lorsqu'il nous dit que les platitudes et les témoignages d'appui et de commisération lui font chaud au coeur mais qu'il préférerait avoir les moyens de circuler dans ce pays.

[Text]

If I understand what you are saying to me, Mr. Simpson—perhaps you would comment—you are saying that in a deregulated environment, where unfettered free enterprise would theoretically dictate what services are provided, where there is a need—whether or not the economies are right—services to handicapped people and the extra equipment and provisions that must be made will not be attractive economically and therefore will not be provided.

I guess the message I take away today is that while you are willing to live with or accept that deregulation is happening, is already under way and will be completed through the Minister's bill, in so far as handicapped people are concerned it is your contention—if I hear you right—that unless we make absolute provision in the law that access is given to you, it is not going to be there. You can comment on that. I agree, I think members of all three parties agree and I hope we are going to be able to make a very strong statement in the report that we give to the Minister on his *Freedom to Move* document. Is that actually what you are contending, sir, that good will is not enough and that if the economies are not there you are not going to get the service in the deregulated environment? I know you hardly have it now.

Mr. Simpson: In the area of human services, essential services for our total population, disabled people must be seen as entitled to the same standards, not of safety but of quality and access. There were statements earlier about equal commitments by Ministers, the current Prime Minister and the current government in power committing themselves to meeting the standards of safety and access. The normal solution to a problem of access is to deny disabled persons transportation so that the fellow from Quebec who does not fall off a forklift . . . therefore there is no risk involved. We deny Al Simpsons at the airports. They have been turned down in order to avoid any safety. What we are trying to say is that the standards that were embodied in the policy you worked so hard on, with all parties, with all members, the policy on transportation of disabled persons, have to be enshrined. It is not because there is a lack of good will it is that economic forces—I know enough from private industry—will go to the largest market and will buy equipment, rolling stock, that serves a larger population. That one-tenth of the population we represent can be very easily left out for economic reasons—not selfishness, not nasty policies. Economic forces will naturally go in that direction.

Mr. Tobin: I want to say to our witness that this whole issue you bring to our attention is very much a non-partisan issue. The *Obstacles* report was a report by all three parties and no party has a monopoly or any greater concern than any other. I believe our committee will deal with the subject in that way. I am sure that no Minister of any other party would be any more concerned than is the current Minister.

I do not know if I heard you right in suggesting to us that since the deregulatory mood has been around, whether it is from the days of Lloyd Axworthy or currently through Mr. Mazankowski, there has been a drift or tendency because of

[Translation]

Si je vous ai bien compris, monsieur Simpson—et vous pourrez me donner d'autres précisions—vous dites que dans un milieu déréglementé, où la libre entreprise dicterait, en théorie, quels services seront fournis, on ne pourra pas répondre aux besoins des handicapés en raison des coûts du matériel supplémentaire et des mesures spéciales que cela implique et qui rendraient la prestation de ces services peu rentables.

Voici donc comment j'interprète vos propos aujourd'hui. Vous êtes prêt à accepter que le processus de déréglementation soit déjà amorcé et qu'il sera mis en oeuvre conformément au projet de loi du ministre, mais—si je vous ai bien compris—on ne pourra pas assurer les services aux handicapés à moins que la loi garantisse expressément votre accès à ce secteur. Vous pouvez commenter. Je suis d'accord avec vous et, je crois que les députés des trois partis partagent votre avis et j'espère que nous pourrions transmettre clairement ce message dans le rapport que nous soumettrons au ministre sur son document intitulé *Aller sans entraves*. Est-ce bien ce que vous soutenez, monsieur, que la bonne volonté ne suffira pas et que vous ne pourrez pas obtenir ce service, dans un milieu déréglementé, si ce n'est pas rentable? Je sais que ces opérations sont à peine rentables à l'heure actuelle.

M. Simpson: Dans le contexte de la prestation de services essentiels à l'ensemble de la population, il faut reconnaître que les handicapés ont droit aux mêmes normes de qualité et d'accès, sinon de sécurité. Les ministres, l'actuel premier ministre et le présent gouvernement se sont engagés à respecter les normes de sécurité et d'accès. Habituellement, on règle le problème de l'accès en refusant le transport aux handicapés pour qu'un Québécois ne tombe pas d'un chariot élévateur . . . C'est une façon d'éliminer le risque. Nous refusons aux Al Simpson de ce monde l'accès aux aéroports pour éliminer tout risque lié à la sécurité. Nous essayons de vous faire comprendre que les normes intégrées à la politique relative au transport des handicapés, que vous vous êtes donné tant de mal à élaborer en consultation avec toutes les parties et tous les députés, doivent être enchâssées. Ce n'est pas la bonne volonté qui fait défaut, mais les forces économiques sont telles—je l'ai appris dans le secteur privé—que les exploitants achèteront de l'équipement et du matériel roulant afin de desservir le plus grand marché possible. Les intérêts de ce dixième de la population que nous représentons pourront facilement être laissés de côté pour des motifs d'ordre économique et non pas pour des raisons d'égoïsme ou de méchanceté. Les forces économiques agiront naturellement en ce sens.

M. Tobin: Je tiens à dire à notre témoin que cette question qu'il soulève est tout à fait non partisane. Le rapport *Obstacles* a été préparé par les trois partis et aucun d'entre eux n'est plus sensible à vos besoins que les autres. Je crois que le Comité étudiera la question dans cette perspective. Je suis certain qu'aucun ministre d'un autre parti ne serait plus sensibilisé que ne l'est le ministre actuel.

Je ne sais pas si j'ai bien interprété vos propos mais vous semblez dire que depuis le début du mouvement vers la déréglementation, à l'époque de Lloyd Axworthy ou même maintenant sous M. Mazankowski, l'on a tendance à vous

[Texte]

that deregulatory mood, to make it even more difficult for you when you are negotiating access to modes of transportation in this country. Were you telling us that you can already see the kind of attitude that is going to prevail in a deregulated environment? Was that the message that you were giving us?

Mr. Simpson: We are aware that since the ruling of CTC on Via Rail they have not implemented the orders given to them. There have been constant and continual forms of review, re-study, re-appeal techniques to avoid action. There has been some movement, some improvement. In my opinion, there has been a very concerted effort by the interprovincial bus industry to avoid purchasing vehicles that were available in [*Inaudible—Editor*]... here in Manitoba and in other American jurisdictions that were accessible. By throwing engineers' curves at us for over a year, the contract had to be taken away and put into another city, simply to avoid the constant delays we were being plagued with, to avoid this fundamental breakthrough... that the bus industry was refusing to set an example by launching its first vehicle. Once the first road-cruiser, which was accessible, was on the road, I am sure they feared we would be demanding everyone instantaneously be converted overnight. That is not our kind of reasonable approach. Then, for some reason, the industry was avoiding this like the plague.

• 1450

Mr. Tobin: Mr. Simpson, thank you very much.

The Chairman: Mr. Angus.

Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Simpson, the Government of Canada is currently in the process of designing the replacements for VIA Rail double-decker cars. Has your organization been consulted, in terms of accessibility of those new units?

Mr. Simpson: Yes, we have representation on the national advisory groups and the various sub-components that those represent, and are making representation on those. However, we have been doing that for years. It seems like it is always meetings. Then, after commitments were made, for various reasons, the earliest stock did not seem to comply with requirements. However, we are hopeful it will still happen.

Mr. Angus: You have not been given a commitment, per se, that at the very least, the lower level of the bi-level cars are accessible?

Mr. Simpson: I think we have been given that commitment, and we are willing to go along that trust at this stage.

Mr. Angus: Of course, the reality is that this will probably be the last purchase for many decades, and if we do not get it now, we are out of luck for quite some time.

Mr. Simpson: If it does not become a reality by Expo, next summer, it is an excellent place to demonstrate our frustrations, Expo Vancouver.

[Traduction]

rendre les choses encore plus difficiles lorsque vous négociez pour obtenir l'accès aux différents modes de transport au Canada. Nous dites-vous que vous avez déjà décelé le genre d'attitude qui prévaudra dans un milieu déréglementé? Est-ce là le message que vous cherchez à transmettre?

M. Simpson: Nous avons constaté, depuis que la Commission canadienne des transports a rendu sa décision sur VIA Rail, que les ordonnances n'ont pas été mises en oeuvre. Les sociétés ont réussi à se prévaloir de tous les mécanismes de révision, de réexamen et d'appel pour éviter d'agir. Certains progrès ont été fait faits, certaines améliorations ont été apportées. À mon avis, l'industrie du transport interprovincial par autocar a fait un effort concerté pour éviter d'acheter des véhicules disponibles [*Inaudible—Éditeur*]... ici au Manitoba et dans d'autres juridictions américaines. Pendant plus d'un an, on nous a sorti des rapports d'ingénieurs et il nous a fallu donner le contrat à une autre ville tout simplement pour éviter les retards constants que nous devons subir... L'industrie du transport par autocar refusait de donner l'exemple en mettant en service le premier véhicule de ce genre. Elle craignait que la mise en service d'un premier autocar accessible aux handicapés allait nous amener à demander que tout le parc d'autocars soit converti du jour au lendemain. Ce n'est pas ce que nous appelons une approche raisonnable. C'est pour cela que l'industrie évitait d'agir comme si elle était menacée de la peste.

M. Tobin: Merci, monsieur Simpson.

Le président: Monsieur Angus.

Merci, monsieur Tobin.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Simpson, le gouvernement fédéral a déjà amorcé le processus de conception du matériel qui remplacera les voitures à deux niveaux de VIA Rail. Votre organisme a-t-il été consulté en ce qui concerne l'accès à ces nouvelles voitures?

M. Simpson: Oui, nous comptons des représentants au sein des conseils consultatifs nationaux et des sous-groupes qui en découlent. Toutefois, cette consultation se poursuit depuis des années. Il semble y avoir constamment des réunions. Certains engagements ont été pris mais ensuite, pour diverses raisons, on a jugé que le matériel proposé n'était pas conforme aux exigences. Toutefois, nous continuons d'espérer des progrès.

M. Angus: On ne vous a pas garanti, à tout le moins, par exemple, que le niveau inférieur des voitures à deux niveaux sera accessible?

M. Simpson: On nous a donné cette assurance, et nous sommes disposés à accepter cela pour l'instant.

M. Angus: Bien sûr, le fait reste que ces voitures seront les dernières achetées pour des dizaines d'années et que si elles ne sont pas conformes aux normes, nous devrons néanmoins nous en contenter pendant encore longtemps.

M. Simpson: Si la politique n'est pas adoptée avant l'Expo de Vancouver, l'été prochain, nous aurons une excellente occasion de manifester notre mécontentement.

[Text]

Mr. Angus: Very good, very good.

We heard, in Vancouver, a concern voiced by one of the unions involved in the air industry, that a shift from the use of jets to service the northern communities, the smaller communities, to things like the DASH-7s, will put yet another barrier in the way of those individuals who are confined to a wheelchair, both in the context that the chair itself, with its occupant, cannot gain access to the cabin. I gather, it would have to be carried in. Also, battery chairs would not fit in the luggage compartments or storage compartments they have on those flights.

That is a reality of economic deregulation. How would you suggest we, for lack of a better term, regulate it, so that those Canadians living in the north who have a disability are not disenfranchised, in some cases, by the only transportation component they have access to?

Mr. Simpson: The first thing is that we find there is a great dearth of knowledge in thinking, on behalf of the 'ivory tower' engineers back in the very back rooms, who are designing these aircraft or could make modifications to them. When I get on a DC-something-or-other, a small aircraft, they have a hell of a time with this chair, not just the smaller new ones, but just tipping on them sideways, and then they crush the frame and I cannot use it when I get to Ottawa, so I cannot come to visit you, which happens at times.

The fact is, the door systems and these luggage compartments could be re-designed, if the first regulation was that it was a minimum requirement the engineers have to come up with—such as someone also requiring them for engines and safety and other things. It has to be built in at the very beginning if that is a minimum requirement. It is no more extra expense to design either a ramp or a door of an aircraft this way or that way if they know what the requirements are. And if someone has the guts to tell them that it has to take this scope of a travelling wheelchair, then build it into your design, feature some changes; change the frame so it does it accordingly, that is the first thing.

• 1455

It may not be that every flight and every aircraft is going to have all the features, but a sufficient number that I can plan my trips once a week or twice a week to that northern airport. So there are reasonable, realistic solutions both in design and management.

I guess what you are really asking for is thinking people in their flight schedules and their planning who makes those things possible. These are not unrealistic solutions, but for some reason they are left out of the ivory tower thinking process.

Mr. Angus: Is part of that reason because the marketplace itself... There are a number of people who have a disability that impacts on their ability to move in or out of airplanes, for instance, or trains or buses, what-have-you. You are so dispersed across the country that there is not enough of you to

[Translation]

M. Angus: Très bien.

A Vancouver, certains représentants des syndicats de l'industrie aérienne nous ont dit que le remplacement de certains avions à réaction desservant les plus petites collectivités du Nord au moyen de DASH-7, par exemple, réduira encore davantage l'accès des personnes confinées à des fauteuils roulants qui pourront difficilement entrer dans la cabine. J'imagine qu'il faudrait transporter les fauteuils roulants à bord. En outre, les fauteuils qui fonctionnent à pile ne pourraient pas être placés dans les compartiments à bagage ou dans les soutes.

C'est là une des réalités de la déréglementation économique. Quels règlements proposeriez-vous, si je peux me permettre de m'exprimer ainsi, pour que les Canadiens handicapés vivant dans le Nord ne soient pas privés, dans certains cas, du seul mode de transport auquel ils ont accès?

M. Simpson: La première chose que nous avons constatée, c'est que les ingénieurs qui se terrent dans leurs tours d'ivoire pour concevoir ces avions ou en modifier la conception semblent souffrir d'une pénurie d'idées. Quand je monte à bord d'un petit avion, les agents de bord ont énormément de difficulté à manier mon fauteuil roulant puisqu'ils doivent le placer sur le côté et que cela écrase la charpente, de sorte que je ne peux plus m'en sortir quand je viens vous rendre visite à Ottawa, ce qui se produit à l'occasion.

Il y aurait moyen de modifier les ouvertures et les compartiments à bagage, si les règlements stipulaient que les ingénieurs doivent respecter cette exigence minimale, comme c'est le cas avec les moteurs, les normes de sécurité, etc. L'avion doit être construit de façon à intégrer ces caractéristiques, si c'est une exigence minimale. Il ne coûte pas plus cher d'aménager une rampe ou une entrée ou sortie d'avion, de telle façon ou de telle autre façon, si ceux qui en ont la charge savent s'y prendre. Et quelqu'un devrait avoir le courage de leur dire de pourvoir aux besoins de ceux qui voyagent en chaise roulante lorsqu'ils conçoivent un avion sur leur planche à dessin, et d'y intégrer des changements, de redessiner le fuselage, par exemple. Voilà un premier point.

Je ne demande pas que chaque vol et chaque avion soient équipés de cette façon, mais qu'un nombre suffisant le soit pour que je puisse planifier mes déplacements une ou deux fois par semaine lorsque je me rends dans cet aéroport du Nord. On peut donc trouver des solutions raisonnables et réalistes à ce problème de conception et de gestion.

Ce que je demande en fait, c'est que ceux qui sont chargés de la planification des vols, des horaires de ces vols, y songent. Ce n'est pas trop demander, mais personne n'y pense jamais pour quelque raison que ce soit, enfermés comme ils le sont dans leur tour d'ivoire.

M. Angus: Ne peut-on attribuer ce phénomène en partie au marché... De nombreuses personnes souffrent de handicaps qui les empêchent plus ou moins d'entrer ou de sortir d'avions, de trains ou d'autobus. Vous êtes tellement dispersés aux quatre coins du pays que vous n'êtes pas suffisamment

[Texte]

cause competition for your travel. Therefore, in order to ensure access by a minority section of our citizens, then we, as a public body, have to provide some regulations that will guarantee you some kind of not only access but appropriate access.

Mr. Simpson: I have had 10 years of experience in wheelchair sports, and there are many large teams that fly across the country. There is COPOH, our national coalition and many other groups—for instance, the senior citizens—and I believe that population is large enough to justify it. But what we are up against are historical, traditional vehicles, standards and designs. Everyone seems to be reluctant to insist that new standards be brought about. Everyone seems to be scared of the theory or the projection of cost.

Let me comment on this. We had an individual, whom I mentioned earlier, fall down an escalator at the Winnipeg airport. We screamed for years for an elevator. One elevator! Most elevators cost, they claim, \$30,000. I put one in my home for \$1,500. When the elevators were installed at the Winnipeg airport, the newspaper report said: \$600,000 for elevators and equipment for the handicapped. Exploited we were, very much so.

They modified the customs section and the baggage section and every other section that I and other people usually do not have to use. But it was all hidden under the handicap cost. So bodies like yours are being told that to change the air and rail and other vehicles—horrendous costs are out there. They are not. But it is all being exaggerated in cost figures that do not need to be there if thinking, planning and minimum standards are brought into it. That is the first thing.

The population is there. The habits, the traditions are the problem. The senior citizen population of our country is going to demand this more and more. The economic forces are there. Unfortunately, the industry is behind in realizing what is needed. What is really unfair is the pressure on the staff of those airlines and VIA Rail.

People a lot heavier than I am, who are known as obese, have to be lifted. It is hard on staff, because the design of the aircraft is not such that it can be done easily with what we call a travel Hoyer lift. So what you are doing is putting the staff in conflict with me. Fortunately, I get along with them, so far. But for some people who get nervous at the airport, the staff says: Oh, my God; here we go again! So what you are creating is backlash and struggle and strife between segments of our population and the service industry. So again, there is an economic cost and loss to their injuries, to their frustration, to their attitudes, to our employment in those industries; a whole series of things, because the simple fundamental things that regulatory bodies could impose as minimum standards—and I use the word “minimum”—are not there.

[Traduction]

nombreux pour que les compagnies aériennes se disputent cette clientèle. Par conséquent, en vue de faciliter les déplacements d'une minorité de notre population, l'État doit imposer des règlements qui vous garantiront non seulement un droit d'accès mais un droit d'accès satisfaisant.

M. Simpson: Cela fait dix ans que je fais du sport en chaise roulante et de nombreuses équipes prennent l'avion lorsqu'elles se déplacent. Outre la COPOH, notre coalition nationale, il existe de nombreux autres groupes, notamment, les personnes âgées, qui sont dans la même situation et je crois que nous sommes suffisamment nombreux pour justifier ces aménagements. Mais nous nous heurtons continuellement aux mêmes véhicules, aux mêmes normes et aux mêmes projets. Personne ne semble vouloir imposer de nouvelles normes. Tout le monde semble avoir peur des coûts que cela pourrait entraîner.

Permettez-moi de vous donner un exemple. J'ai dit tout à l'heure que quelqu'un était tombé d'un escalier roulant à l'aéroport de Winnipeg. Nous demandons à cor et à cri un ascenseur depuis des années. Un seul ascenseur! Pour en installer un, il faut compter 30,000\$, disent-ils. Or j'en ai fait installer un chez-moi pour 1,500\$. Lorsque ces ascenseurs ont été installés à l'aéroport de Winnipeg, l'article dans le journal titrait: 600,000\$ pour des ascenseurs et du matériel pour handicapés. Il n'y a pas eu pire exploitation.

Ils ont modifié le secteur réservé aux douanes et à la livraison des bagages, sans parler de tous les autres secteurs que je n'ai pas à utiliser, pas plus que d'autres. Mais tous ces changements ont été attribués aux handicapés. C'est ainsi qu'on vous fait croire que pour réaménager les moyens de transport, les coûts sont exorbitants. Or ce n'est pas le cas. Mais tous ces chiffres sont gonflés et ces coûts ne devraient pas être trop importants si ces réaménagements étaient planifiés, et si des normes minimales étaient imposées. Voilà pour un premier point.

Nous sommes suffisamment nombreux; ce sont les habitudes et les traditions solidement ancrées qui sont au cœur du problème. Les personnes âgées vont revendiquer pour ces réaménagements de plus en plus. Ce marché existe. Malheureusement, l'industrie accuse un retard par rapport aux besoins. Ce qui est injuste, c'est d'avoir à imposer toutes ces pressions sur le personnel des compagnies aériennes et de VIA Rail.

Des gens beaucoup plus gros que moi, qu'on dit obèses, doivent être soulevés. Ce n'est pas facile pour le personnel, car les avions sont conçus de telle façon qu'on ne peut le faire facilement avec ce que nous appelons un ascenseur mobile ou Hoyer. Vous me faites alors mal voir par les membres du personnel. Heureusement, je m'entends bien avec eux, jusqu'à présent. Mais pour ceux qui ont peur des avions, il y en a qui disent: Oh, non; et c'est reparti! Vous suscitez donc des réactions hostiles, des conflits entre diverses couches de la population et l'industrie tertiaire. L'absence de normes se traduit pour nous en pertes économiques, en blessures et en frustrations.

[Text]

• 1500

Mr. Angus: Thank you, Mr. Simpson, for a very excellent presentation.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Again, Mr. Simpson, I want to thank you for the good sense and good humour you show on such an issue. Certainly you have impressed this chairman and I think all the members around the table. You have given us a lot to meditate on when we get behind the door and write a report. I know your contribution is certainly going to be very much a piece of the report.

Gentlemen, and colleagues, that concludes this section of the hearing. This committee will stand adjourned until 9 a.m. Monday in Halifax. Thanks very much for the co-operation of the members, and thank you again.

[Translation]

M. Angus: Je vous remercie de votre excellent exposé, monsieur Simpson.

Le président: Merci, monsieur Angus. Je voudrais moi aussi vous remercier de la logique et de l'humour dont vous avez fait preuve. Vous nous avez tous impressionnés et je puis vous assurer qu'il sera tenu compte de ce que vous avez dit lors de la rédaction de notre rapport.

Ceci met un terme à cette partie de nos audiences. La réunion est levée jusqu'à lundi, 9 heures, à Halifax. Merci à tous.

From The Commercial Travellers' Association of Canada:

Terry Ruffell, General Manager.

From The United Transportation Union:

Richard Greenaway, Local Chairman, Representing the General Committee of Adjustment CN West.

From The Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH):

Allan Simpson, Past Chairperson.

De l'Association des voyageurs de commerce du Canada:

Terry Ruffell, directeur général.

Des Travailleurs unis des transports:

Richard Greenaway, président local, représentant le General Committee of Adjustment CN West.

De la Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH):

Allan Simpson, anciennement président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From The Canadian Air Line Employees' Association:

Tom Saunders, President.

From The Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited:

Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning.

From The Province of Manitoba:

John S. Plohman, Minister, Highways and Transportation.

From the Government of The Northwest Territories:

John Quirke, Deputy Minister, Department of Government Services;

Norm Phillpot, Chief, Supply and Services Division,
Department of Government Services.

From The National Farmers Union:

Stuart A. Thiesson, Executive Secretary.

From Wardair International Ltd:

Maxwell W. Ward, Chairman and Chief Executive Officer.

From ICG Liquid Gas Ltd:

Bruce W. Wilton, Director, NGL Distribution;

Brian G. Tingley, Manager, NGL Distribution.

De l'Association canadienne des employés du transport aérien:

Tom Saunders, président.

De la Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited:

Andrew Elliott, gérant, Planification de la distribution.

De la province du Manitoba:

John S. Plohman, ministre, Voirie et Transports.

Du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest:

John Quirke, sous-ministre, ministère des Services gouvernementaux;

Norm Phillpot, chef, Approvisionnement et Services,
ministère des Services gouvernementaux.

Du Syndicat national des cultivateurs:

Stuart A. Thiesson, secrétaire exécutif.

De Wardair International Ltée:

Maxwell W. Ward, président et chef de la direction.

De l'ICG Liquid Gas Ltd:

Bruce W. Wilton, directeur, Distribution du NGL;

Brian G. Tingley, gérant, Distribution du NGL.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 40

Monday, November 25, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 40

Le lundi 25 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Howard Crosby
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Thomas Suluk
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Joe Reid
Bill Rompkey

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 70(6)(b)

On Monday, November 25, 1985:

Joe Reid replaced Thomas Suluk;

Thomas Suluk replaced Joe Reid;

Howard Crosby replaced Vincent Dantzer.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

Le lundi 25 novembre 1985:

Joe Reid remplace Thomas Suluk;

Thomas Suluk remplace Joe Reid;

Howard Crosby remplace Vincent Dantzer.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, NOVEMBER 25, 1985
(51)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day in *Halifax*, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Howard Crosby, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Thomas Suluk, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Moe Mantha.

Other Member present: John Crosbie.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: *From the Atlantic Provinces Transportation Commission:* George A. Key, Chairman; Craig S. Dickson, General Manager; Ramsay Armitage, Assistant General Manager. *From the Prince Edward Island Potato Marketing Board:* John Robinson, Vice-President, Eric Robinson Inc.; Gerry Fougere, Director of Transportation. *From the Atlantic Provinces Trucking Association:* Don Drury, President; Terry Ivany, Chairman; Dale Elliott, Executive Director; Graham Thompson, President, Thompson's Transfer. *From the Saint John Port Development Commission:* Hugh H. McLellan, Chairman. *From the Atlantic Provinces Economic Council:* R.A. McCulloch, Chairman; W.E. Belliveau, Vice-Chairman—Nova Scotia. *From the Nova Scotia Forest Products Association:* Dale Sproule, First Vice-President; Lorne Etter, Executive Director. *From the Town of Channel—Port-aux-Basques:* Marina Samms, Industrial Promotions Officer, Gateway Association for Transportation and Employment. *From the Stephenville Transportation Commission:* Bob Byrnes, Chairman; John Burnham, Commission Member. *From Acadia University:* Léo Paul Dana, Professor. *From the Nova Scotia League for Equal Opportunities:* Raleigh Orr, Chairman; Paul Shields, Provincial Coordinator. *From the Halifax Board of Trade:* John Landry, Chairman, Transport Committee; Camille Gallant, Director of Liaison; Jack Bathurst, Chairman, Port and Harbour Sub-Committee. *From the Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce:* Fred Beairsto, Committee Member. *From the Corner Brook Chamber of Commerce:* David L. Gillard, President; Brian K. Wentzell, Past President and Chairman, Transportation Committee. *From the Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University:* Mary R. Brooks, Associate Professor, School of Business; John Gratwick, Director. *From Atlantic Canada, United Auto Workers:* Larry Wark.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 25 NOVEMBRE 1985
(51)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 heures à Halifax, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Howard Crosby, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Thomas Suluk, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha.

Autre député présent: John Crosbie.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: *De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:* George A. Key, président; Craig S. Dickson, directeur général; Ramsay Armitage, directeur général adjoint. *De la Commission des marchés de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard:* John Robinson, vice-président, Eric Robinson Inc.; Gerry Fougere, directeur des transports. *De l'Association canadienne de camionnage des provinces de l'Atlantique:* Don Drury, président; Terry Ivany, président; Dale Elliott, directeur exécutif; Graham Thompson, président, Thompson's Transfer. *De la Commission de développement du port de Saint-Jean:* Hugh H. McLellan, président. *Du Conseil économique des provinces de l'Atlantique:* R.A. McCulloch, président; W.E. Belliveau, vice-président—Nouvelle-Écosse. *De l'Association des produits forestiers de la Nouvelle-Écosse:* Dale Sproule, premier vice-président; Lorne Etter, directeur exécutif. *De la municipalité de Channel—Port-aux-Basques:* Marina Samms, agent de promotion industrielle, Gateway Association for Transportation and Employment. *De la Commission des transports de Stephenville:* Bob Byrnes, président; John Burnham, membre de la Commission. *De l'université Acadia:* Léo Paul Dana, professeur. *De la Nova Scotia League for Equal Opportunities:* Raleigh Orr, président; Paul Shields, coordinateur provincial. *Du Board of Trade de Halifax:* John Landry, président, Comité des transports; Camille Gallant, directeur de liaison; Jack Bathurst, président, Sous-comité du port et du havre. *Du Comité mixte des transports de la ville et de la Chambre de commerce de Fredericton:* Fred Beairsto, membre du Comité. *De la Chambre de commerce de Corner Brook:* David L. Gillard, président; Brian K. Wentzell, anciennement président et président du Comité des transports. *Du Centre de transports de la Marine canadienne de l'Université de Dalhousie:* Mary R. Brooks, chargée de cours, Ecole commerciale; John Gratwick, directeur. *De l'Atlantic Canada, United Auto Workers:* Larry Wark.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

George A. Key made an opening statement and with Craig S. Dickson and Ramsay Armitage answered questions.

John Robinson and Gerry Fougere made opening statements and answered questions.

Don Drury made an opening statement and with Terry Ivany and Graham Thompson answered questions.

Hugh H. McLellan made an opening statement and answered questions.

R.A. McCulloch made an opening statement and with W.E. Belliveau answered questions.

Dale Sproule and Lorne Etter made opening statements and answered questions.

Marina Samms made an opening statement and answered questions.

Bob Byrnes read an opening statement and with John Burnham answered questions.

Léo Paul Dana made an opening statement and answered questions.

Raleigh Orr and Paul Shields made opening statements and answered questions.

John Landry made an opening statement and with Camille Gallant and Jack Bathurst answered questions.

Fred Beairsto read an opening statement and answered questions.

David L. Gillard made an opening statement and with Brian K. Wentzell answered questions.

Mary R. Brooks made an opening statement and with John Gratwick answered questions.

Larry Wark made an opening statement and answered questions.

At 5:32 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m., Tuesday, November 26, 1985.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

George A. Key fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Craig S. Dickson et Ramsay Armitage répondent aux questions.

John Robinson et Gerry Fougere font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Don Drury fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Terry Ivany et Graham Thompson répondent aux questions.

Hugh McLellan fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

R.A. McCulloch fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et W.E. Belliveau répondent aux questions.

Dale Sproule et Lorne Etter font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Marina Samms fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Bob Byrnes lit une déclaration préliminaire, puis lui-même et John Burnham répondent aux questions.

Léo Paul Dana fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Raleigh Orr et Paul Shields font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

John Landry fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Camille Gallant et Jack Bathurst répondent aux questions.

Fred Beairsto lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

David L. Gillard fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Brian K. Wentzell répondent aux questions.

Mary R. Brooks fait une déclaration préliminaire, puis elle-même et John Gratwick répondent aux questions.

Larry Wark fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 17 h 32, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 26 novembre 1985, à 9 heures.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, November 25, 1985

• 0900

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for purposes of taking evidence, and I see the first witnesses—or parts of them anyway—are in the audience. I would like to call the Atlantic Provinces Transportation Commission. I understand Mr. Key, the chairman, will be making his report along with Mr. Dickson and Mr. Armitage. So if you could come to the table . . . We have an overview, colleagues. This brief we did receive in Ottawa; our staff has looked at it. They have an executive summary that I think they want to do. Would you please come to the table, whoever is going to do it?

You have an executive summary, which I gather you want to skip over quickly. Mr. Key, I know who some of these gentlemen are, but for the purposes of my colleagues, would you introduce those with you at the table and tell us what you want to do? We certainly do not want you to go over the details of your full brief, which has been gone over. How you want to handle the executive summary is up to you.

Mr. George A. Key (Chairman, Atlantic Provinces Transportation Commission): Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Chairman, my name is George Key. I am the chairman of the Atlantic Provinces Transportation Commission. I have with me Craig Dickson, who is the manager of the Atlantic Provinces Transportation Commission, and also Ramsay Armitage, who is the assistant manager.

Since we are the first group you are going to hear from, we would like to take the opportunity to welcome you and the members of your committee to Atlantic Canada. We would like to thank you for the opportunity to appear before you to present the views of the Atlantic Provinces Transportation Commission on the government's white paper on transportation reform.

It is not our intention, as you suggested, to go through the brief; rather, I would like to make a few brief comments and then we would be willing to endeavour to answer any questions you might have. Either Mr. Dickson or Mr. Armitage will be able to handle the questions. Thank you.

The Chairman: That is fine.

Mr. Key: The Atlantic Provinces Transportation Commission is an advisory body to manufacturers, producers, business in general, trade groups, and provincial governments in the four Atlantic provinces. Its mandate is to seek for this region of Canada the best possible transportation rates and services in order to permit the products of the Atlantic provinces to compete in the marketplaces of Canada and throughout the world. The Atlantic Provinces Transportation Commission's overall policy is formulated by a board of directors made up of 17 prominent business and professional persons plus four public servants, one from each province. The commission is

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 25 novembre 1985

Le président: Chers collègues, nous avons le quorum pour l'audition des témoins, et je vois dans la salle quelques-uns de nos premiers témoins. J'appelle la *Atlantic Provinces Transportation Commission*. Je crois que M. Key, président de la commission, va témoigner avec MM. Dickson et Armitage. Si vous voulez bien prendre place . . . Nous avons un résumé du mémoire que nous avons reçu à Ottawa et que notre personnel a étudié. Les témoins ont un résumé qu'ils désirent nous présenter. Veuillez prendre place à la table des témoins.

Vous avez un résumé que vous avez l'intention, je suppose, de nous présenter rapidement. Monsieur Key, je connais quelques-uns des messieurs qui vous accompagnent, mais à l'intention de mes collègues, pourriez-vous les présenter et nous dire comment vous entendez procéder? Nous ne voulons certainement pas un exposé détaillé du mémoire, qui a déjà été étudié. Quant au résumé, vous le présenterez comme vous l'entendrez.

M. George A. Key (président, Atlantic Provinces Transportation Commission): Merci beaucoup, monsieur le président. Je m'appelle George Key et je suis président de la *Atlantic Provinces Transportation Commission*. Je suis accompagné de Craig Dickson, directeur de la commission, ainsi que de Ramsay Armitage, directeur adjoint.

Puisque nous sommes les premiers témoins que vous entendez, j'en profite pour vous souhaiter la bienvenue, ainsi qu'aux membres de votre Comité, dans la région atlantique. Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de comparaître devant votre Comité pour exposer le point de vue de la *Atlantic Provinces Transportation Commission* sur le Livre blanc du gouvernement en matière de réforme des transports.

Nous n'avons pas l'intention, comme vous l'avez dit, de vous lire notre mémoire; je vais simplement faire quelques brefs commentaires, après quoi nous répondrons volontiers à vos questions du mieux que nous pourrons. Tant M. Dickson que M. Armitage seront en mesure de vous répondre. Merci.

Le président: C'est très bien.

M. Key: La *Atlantic Provinces Transportation Commission* est un organisme de consultation pour les manufacturiers, les producteurs, les entrepreneurs en général, les groupes commerciaux et les gouvernements provinciaux des quatre provinces Atlantiques. Son mandat est d'obtenir pour notre région les meilleurs tarifs et services possibles en matière de transport, afin que les produits des provinces Atlantiques puissent soutenir la concurrence sur les marchés canadiens et mondiaux. La politique générale de la *Atlantic Provinces Transportation Commission* est définie par un conseil d'administration composé de 17 représentants éminents de la communauté

[Text]

funded solely by the governments of the four Atlantic provinces.

• 0905

To assist the commission in responding to the *Freedom to Move* paper, we sponsored a National Transportation Policy Conference in Halifax, Nova Scotia, on August 20. The commission has made a submission to the federal Minister of Transport on *Freedom to Move* and we understand that copies have been distributed to the members of your committee. While the contents of the submission reflect in a large measure the positions taken at the policy conference, the submission is made by the Transportation Commission on behalf of its Board of Directors.

We commend the Minister for his initiative in undertaking a review of transportation policy and regulations. While the Atlantic Provinces Transportation Commission supports many of the proposed changes, there are others which hold a potential for producing an adverse and negative impact upon this region of Canada.

As a body representing shippers of the Atlantic provinces, our commission must view the proposed policy changes in light of their known or anticipated impact upon the ability of Atlantic industry in this region to successfully compete in national and international markets and upon the economic growth and development of this region of Canada.

Atlantic Canada has had for several decades a serious problem with employment. Not only has the rate of unemployment continued to be high, but also the job losses due to plant closures have been severe in this region.

Companies whose home base is in Atlantic Canada have provided some of the best long-term employment opportunities for Atlantic Canadians. Many of these companies are not large by Canadian standards and they have the major part of their operations within the Atlantic provinces. It is this type of company that provides a major part of the stability in terms of jobs.

If economic activity and jobs are to be created and maintained in Atlantic Canada, companies must have, at the minimum, no major disadvantages in the cost components of production in marketing. Because of the greater distances to markets, transportation costs today are generally higher for Atlantic provinces companies.

To the extent that freight costs inhibit a company from expansion or to the extent that a disproportionately higher freight cost burden should cause the demise of a company in the Atlantic provinces, this would have significant impact on jobs and job creation in the Atlantic provinces.

Transportation's impact upon job creation and maintenance was rather dramatically highlighted by a Act program. This

[Translation]

des affaires et des professions libérales, ainsi que de quatre fonctionnaires, représentant chacune des provinces. La commission est financée exclusivement par les gouvernements des quatre provinces Atlantiques.

Pour l'aider à préparer sa réponse au Livre blanc *Aller sans entraves*, la commission a organisé une conférence sur la politique nationale des transports, qui a eu lieu à Halifax, en Nouvelle-Écosse, le 20 août. La commission a en outre adressé un mémoire au ministre fédéral des Transports, et nous savons que les membres du Comité en ont reçu copies. Bien que le mémoire soit largement l'expression des positions présentées à la conférence nationale d'Halifax, le document a été rédigé par la Commission canadienne des transports, au nom du conseil d'administration.

Nous félicitons le ministre d'avoir entrepris cet examen de la politique des transports et des règlements qui en découlent. Bien que la *Atlantic Provinces Transportation Commission* appuie bon nombre des changements proposés, elle estime que d'autres pourraient avoir des conséquences néfastes et négatives pour notre région.

En tant qu'organisme représentant l'expéditeur des provinces Atlantiques, notre commission se doit de juger les propositions du Livre blanc du point de vue de leur incidence—supposée ou certaine—sur la capacité de l'industrie régionale à soutenir la concurrence sur les marchés national et international, ainsi que de leur incidence sur la croissance économique et le développement de la région.

L'emploi est depuis plusieurs décennies un problème chronique dans la région atlantique. Non seulement le taux de chômage reste élevé, mais la région a aussi perdu de très nombreux emplois à la suite de fermeture d'usines.

Ce sont les entreprises qui ont leur siège social dans la région atlantique qui, le plus souvent, offrent aux habitants des emplois à long terme. Ces entreprises ne sont souvent pas très grandes par rapport à la moyenne canadienne, et l'essentiel de leurs opérations sont concentrées dans les provinces Atlantiques. Ce sont ces entreprises qui fournissent le plus grand nombre d'emplois stables dans la région.

Si nous voulons susciter et maintenir l'activité économique et la création d'emplois dans la région atlantique, il faut au moins que ces entreprises ne soient pas sérieusement désavantagées en raison du coût des facteurs de production et de commercialisation. Parce qu'elles sont plus éloignées des marchés, les entreprises de la région atlantique doivent généralement absorber des coûts de transport plus élevés que les autres entreprises canadiennes.

Dans la mesure où le coût du transport des marchandises met un frein à l'expansion de ces entreprises, ou dans la mesure où un désavantage marqué dans le coût du transport des marchandises pourrait entraîner la faillite d'entreprises de la région atlantique, il pourrait en résulter un effet notable sur l'emploi et la création d'emplois dans la région.

L'importance du rôle des transports sur la création et le maintien des emplois a été démontrée de façon frappante dans

[Texte]

study revealed that the cancellation of the freight assistance program would result in a loss of over 12,000 jobs in the Atlantic region.

Because of the rather unique character of Canada as a nation, it has been necessary for successive governments to pursue policies designed to unite the nation and to encourage balanced economic growth and development. Transportation has been one such instrument employed.

The importance of transportation in regional economic development was emphasized and was also of concern to the Canadian premiers at their recent meeting in St. John's, Newfoundland. To this end, the premiers adopted the following resolution.

Whereas the importance of regional economic development has been agreed upon by all governments, we the provincial premiers call on the Government of Canada to incorporate in the proposed new National Transportation Act, in addition to an objective of commercial viability, the following:

1. Transportation is recognized as a key to regional economic development.
2. Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

• 0910

Our commission supports the premiers' resolution and submits that the amendments to the existing national transportation policy found in section 3 of the National Transportation Act should be further amended to include a statement embodying the premiers' position respecting transportation and regional economic development.

In general, APTC supports the need for a review and revision in transportation policy and regulation. It supports in principle the family of dispute-settling mechanisms proposed in the policy paper. It supports the Minister's efforts to secure relaxation by the provinces of motor carrier regulations as set out in the federal-provincial agreement of February 27, 1985. It supports in general the proposed amendments to the Shipping Conferences Exemption Act. Subject to two important caveats pertaining to the granting of waivers and the application of duty to non-Canadian ships, the commission supports the proposed amendments to the Canada Shipping Act.

Areas of concern in the policy paper embrace, first and foremost, the need to recognize as part of national transportation policy that transportation is a key to regional economic development. Provision must be made for third party appeals of confidential rail rate contracts. Confidential rail rate

[Traduction]

une étude menée en 1983 dans le cadre du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique. L'étude a révélé que si l'on mettait fin au programme de subventions au transport des marchandises, la région atlantique perdrait plus de 12,000 emplois.

Le caractère unique de la nation canadienne a obligé les gouvernements successifs à poursuivre des politiques encourageant l'unité nationale et à promouvoir une croissance et un développement économiques équilibrés. La politique des transports en est un exemple.

Les premiers ministres des provinces canadiennes, en réunion récemment à Saint-Jean de Terre-Neuve, ont insisté, avec quelque inquiétude, sur l'importance du rôle des transports pour l'expansion économique régionale. Ils ont adopté la résolution suivante:

Attendu que tous les gouvernements ont convenu de l'importance de l'expansion économique régionale, nous, premiers ministres des provinces, demandons au gouvernement du Canada d'inclure dans la nouvelle Loi nationale sur les transports, outre l'objectif de viabilité commerciale, le principe suivant:

1. Les transports sont reconnus en tant qu'éléments essentiels de l'expansion économique régionale.
2. Les objectifs d'expansion économique régionale doivent venir équilibrer le principe de viabilité commerciale des voies de transport, afin de permettre la réalisation du potentiel économique de chacune des régions.

Notre commission appuie la résolution des premiers ministres et est d'avis que les amendements proposés à la politique actuelle et qui se rapportent à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports doivent être modifiés davantage, de façon à comporter la position des premiers ministres provinciaux au sujet du transport et du développement économique régional.

En général, l'*Atlantic Provinces Transportation Commission* estime, elle aussi, qu'il est nécessaire de réexaminer la politique et la réglementation des transports. Elle appuie donc l'adoption d'un mécanisme de règlement des conflits tel qu'indiqué dans l'énoncé de politique. Elle appuie aussi les efforts déployés par le ministre afin d'obtenir un assouplissement, par les provinces, des règlements portant sur les transporteurs automobiles et figurant dans l'entente fédérale-provinciale du 27 février 1985. Elle appuie les amendements proposés à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Sous réserve de deux choses importantes, c'est-à-dire l'accord de désistement et l'imposition de droits de douanes à des navires non canadiens, la commission est d'accord avec les amendements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Ce qui nous préoccupe avant tout par rapport au document, c'est le besoin de reconnaître que les transports constituent un élément fondamental du développement économique régional. Il faut donc prévoir un mécanisme quelconque permettant à des tiers d'en appeler de contrats ferroviaires accordés à des

[Text]

contracts must neither impede the opportunity to Atlantic provinces shippers to receive rebates nor reduce the benefits under the Atlantic region freight assistance program.

Monitoring the effects of the new policy and, in particular, confidential contracts must be an ongoing one so that appropriate changes can be made where necessary in order to ensure that economic activity and development in this region will not be jeopardized. Shipper groups must be permitted on behalf of their members to negotiate with a carrier for rates and services without becoming subject to the combines legislation, and when the new regulatory agency considers applications for abandonment of rail lines, it should be governed by roughly the same criteria as are presently found in section 254(3) of the Railway Act.

The Chairman: Thank you, Mr. Key.

If there are no supplementary remarks from Mr. Dickson and Mr. Armitage, we could start the questioning. So Mr. Benjamin, take it away, for a while.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, the very word "confidential" in the matter of confidential freight rates, is that not enough to scare you? What is to prevent a railroad, for example, that has a lot of other interests, let us say CP Rail and Cominco, what is to prevent them from giving Cominco a really good confidential rate which other mining companies cannot find out about? You know, it is a secret; it is done under the table, the business of rebates. It used to be called kickbacks, and it used to be illegal. But are you not just opening up a jungle by even considering confidential contracts, confidential rates?

Mr. Craig S. Dickson (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): Mr. Chairman, in answer to Mr. Benjamin's question, we have expressed concern about the introduction of confidential rail rate contracts. There are, however, shippers in Atlantic Canada who are in favour of and support confidential rail rate contracts. We have tried to suggest to the committee and to the Minister that there should be a number of steps to minimize the risk of problems with confidential contracts. We are suggesting and urging the committee to have a right of third party appeal to confidential contracts.

• 0915

We are asking that the aspect of public information on confidential contracts be patterned after the United States legislation. Perhaps you know that the Staggers Rail Act of the United States requires that the publisher of a confidential contract file with the regulatory agency a summary of the contract and that is available to the public. The *Freedom to Move* paper does not propose to follow that same practice, and

[Translation]

tarifs confidentiels. De tels contrats ne doivent jamais empêcher les expéditeurs des provinces de l'Atlantique de bénéficier de réductions ni ne doivent-ils réduire les avantages reçus en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique.

Il doit y avoir une surveillance constante des répercussions de la nouvelle politique et, en particulier, des contrats confidentiels, de sorte qu'on puisse apporter les modifications appropriées, le cas échéant, pour empêcher que l'activité et le développement économiques de la région ne soient compromis. On doit permettre aux groupes d'expéditeurs de négocier au nom de leurs membres les tarifs et les services avec un transporteur, sans qu'ils soient accusés en vertu de la loi anti-coalition, et lorsque le nouvel organisme de réglementation étudiera les demandes d'abandon de voies ferroviaires, ses décisions devraient se fonder sur les mêmes normes que celles figurant à l'heure actuelle à l'article 254(3) de la Loi sur les chemins de fer.

Le président: Merci, monsieur Key.

Si MM. Dickson et Armitage n'ont pas d'autres remarques à faire, nous allons passer aux questions. La parole est donc d'abord à M. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Messieurs, le terme même «confidentiels», dans l'expression tarifs confidentiels, ne suffit-il pas à vous effrayer? Qu'est-ce qui peut empêcher un chemin de fer qui a beaucoup d'autres intérêts, comme par exemple le CP, qui possède Cominco, d'accorder un tarif confidentiel extrêmement favorable à ses autres entreprises, comme Cominco, sans que les autres sociétés d'exploitation minière puissent le savoir? Vous savez, c'est un secret; on accorde ces ristournes sous la table. Naguère, on appelait cela des pots-de-vin, et c'était illégal. Cela dit, est-ce que vous ne vous trouvez pas à ouvrir la boîte de Pandore tout simplement du fait que vous envisagez des contrats confidentiels ou des tarifs confidentiels?

M. Craig S. Dickson (administrateur général, Atlantic Provinces Transportation Commission): Monsieur le président, en réponse à la question de M. Benjamin, nous avons fait part de nos préoccupations au sujet de la création de contrats ferroviaires à tarifs confidentiels. Cependant, certains expéditeurs de la région de l'Atlantique y sont favorables et les appuient. Nous avons essayé de faire valoir auprès du Comité et du ministre que certaines mesures s'imposent afin de limiter au minimum les problèmes découlant des contrats confidentiels. Nous pressons donc instamment le Comité de créer un droit d'appel auprès d'un organisme indépendant contre les contrats confidentiels.

Nous demandons que les dispositions permettant au public d'avoir accès aux contrats confidentiels soient calquées sur la loi américaine. Vous n'ignorez probablement pas que la *Staggers Rail Act* adoptée aux États-Unis exige que celui qui enregistre un contrat confidentiel soit tenu de fournir un résumé dudit contrat à l'organisme de réglementation, où ce document sera disponible pour le public. *Aller sans entraves* ne

[Texte]

we suggest that it should so it will be at least an indication that some activity is going on in terms of confidential contracts.

We are also suggesting in our paper that the question of these changes be monitored very carefully. The *Freedom to Move* paper proposes that monitoring be done after a period of four years. We are suggesting that changes should be monitored on an ongoing basis because after four years it may be too late to help those that are adversely affected.

So those are some of the proposals we have made that we hope will help meet the concerns you have raised and the concerns raised by some of our shippers.

The Chairman: To clarify, when you are talking about monitoring the effects of the confidential contracts separate and apart from the other aspects of the new policy, is your recommendation to follow the provisions generally of the Staggers Rail Act, or do you have something else specifically in mind? Obviously confidential contracts, as we found out all across the country and also as your conference in the Airport Hotel on August 14 or whatever drew attention to, are one of the really key salient points in this whole potential policy.

Mr. Dickson: I think there are two things there, if I understood your question correctly. First, we are suggesting that there be a right of a third party appeal to confidential contracts and that the carriers publishing confidential contracts file summaries with the regulatory agency that are available to the public and that the contracts themselves be filed with the regulatory agency but they not be available to the public—just the summary, similar to the Staggers Rail Act.

The second point is an overall monitoring of the changes, including the confidential contracts.

The Chairman: Thank you, Mr. Dickson.

Mr. Benjamin: If it is confidential, then even though it is filed with the regulatory agency how does the third party find out about the rate? The Consumers Federation of America have done a thorough "Great Train Robbery" and are demanding before Congress a number of changes in the Staggers Rail Act because of what the railroads have been doing to the coal industry, the electric utility companies . . . You had better get hold of this and do a reading on it before you start jumping up and down with joy about the Staggers Rail Act.

On the whole matter of . . .

The Chairman: He is not jumping up and down with joy. He just referred to the Staggers Rail Act as a provision perhaps to follow here in confidential contracts. Mr. Dickson is known for not jumping up and down with joy. He is a very even person.

Mr. Benjamin: Deregulation, so-called, is supposed to bring about lower rates and fares, and involved in that of course

[Traduction]

propose rien de semblable, et nous proposons donc qu'il le fasse, afin qu'il y ait au moins quelque chose de fait au sujet des contrats confidentiels.

Nous proposons également qu'on suive de très près les changements proposés. D'après *Aller sans entraves*, il faudrait effectuer un réexamen après quatre ans. Or, nous sommes d'avis qu'il faut suivre l'évolution de la situation de façon constante, car, après quatre ans, il sera peut-être trop tard pour venir en aide à ceux qui ont subi des préjudices.

Voilà certaines de nos propositions, qui, nous l'espérons, vous aideront à répondre aux besoins exprimés par certains de nos expéditeurs et à résoudre certains de vos problèmes.

Le président: À titre d'éclaircissement, lorsque vous parlez de suivre les répercussions des contrats confidentiels, et ce, à part les autres aspects de la nouvelle politique, nous recommandez-vous d'imiter tout à fait les dispositions de la loi américaine Staggers, ou envisagez-vous autre chose de précis? Il ne fait pas de doute, comme nous nous en sommes bien rendu compte lors de nos déplacements partout au pays, et également lors de la conférence de presse que vous avez donnée le 14 août à l'hôtel de l'aéroport, que les contrats confidentiels constituent l'un des points saillants les plus fondamentaux de toute cette politique.

M. Dickson: Si j'ai bien compris votre question, il y a deux choses dont il faut tenir compte. D'abord, nous estimons qu'on doit accorder le droit d'interjeter appel auprès d'un organisme indépendant au sujet des contrats confidentiels et que les transporteurs publiant des contrats confidentiels doivent être tenus de déposer des résumés desdits contrats auprès de l'organisme de réglementation, où ils seront disponibles pour le public, et que les contrats eux-mêmes soient déposés auprès de l'organisme de réglementation, sans toutefois être accessibles au public, et seulement sous forme récapitulative, comme cela est exigé par la *Staggers Rail Act*.

En second lieu, nous recommandons une surveillance globale des changements proposés, y compris les contrats confidentiels.

Le président: Merci, monsieur Dickson.

M. Benjamin: Si le contrat est confidentiel, même si on en donne copie à l'organisme de réglementation, comment l'organisme indépendant peut-il être au courant? La *Consumers Federation of America* a effectué une étude approfondie de la *Staggers Rail Act*. Elle l'appelle «le vol du siècle» et demande au Congrès qu'on apporte certaines modifications à cette loi à cause de ce que les chemins de fer ont fait à l'industrie de la houille, aux services publics d'électricité . . . Il serait bon que vous lisiez leur texte avant de sauter de joie au sujet de la loi *Staggers*.

Au sujet de toute cette question de . . .

Le président: Il ne saute pas de joie. Il a tout simplement mentionné la *Staggers Rail Act* comme exemple à imiter dans le cas des contrats confidentiels. M. Dickson n'est pas connu pour ses bruyantes démonstrations de joie. Il est d'une humeur très égale.

M. Benjamin: La déréglementation est censée entraîner une diminution des tarifs et du prix des billets, et elle s'accompa-

[Text]

would be confidential contracts as well. Does that not undermine your Atlantic Region Freight Assistance Act Program? Why should the taxpayers put up subsidies whenever there are confidential rates or rates have been reduced? Does that not place in jeopardy all reasonable freight assistance programs?

Mr. Dickson: No, it should not. Confidential contracts are another way of making a rate to meet a competitive situation. The Atlantic Region Freight Assistance Act Program presently applies to competitive rates made by any of the modes to meet competitive situations and we see there should be no difference here.

The reason why we have expressed some concern about the application of the Atlantic Region Freight Assistance Act Program under confidential contract provisions was, first, that there was some question whether the tariffs would be filed. The *Freedom to Move* paper has indicated that they will be filed.

• 0920

The second aspect is the question of rebates. The administrative agency paying the assistance will need to know the actual transportation cost paid by the shipper or person paying the freight charges, so there will have to be a mechanism put in place to ensure that is known to the administrative body handling the assistance program. We are just raising that caution; that mechanism should be in place with the proposed legislation so that the benefits of the program will not be jeopardized for Atlantic provinces' shippers.

Mr. Benjamin: Why not have the rebates that are going to be returned to the taxpayer, go back to the government in any kind of a subsidized program where there is freight assistance act?

Mr. Dickson: That would be similar, Mr. Chairman, I would suggest to saying that if the carrier reduces his rate for an Atlantic provinces' shipper, the amount of the reduction should be paid back to the government.

Mr. Benjamin: Yes, well, okay. I sense then that what you are saying is that you are going to have to have a fairly strict regulatory regime, that takes into account all the points that you make here; that it is not going to be just left out there in the open, out in the cold.

Mr. Dickson: I guess, Mr. Chairman, you and I could agree on that, Mr. Benjamin. We are not suggesting a total deregulation situation. We are accepting and supporting many of the proposals made in the *Freedom to Move* paper. We have raised, as my chairman did in his opening statement, some concern about certain aspects of it that need some further thought, and we appreciate that is what your committee is all about.

Mr. Benjamin: It is more of a case of re-regulation and not deregulation.

[Translation]

gnera bien sûr de contrats confidentiels. Mais est-ce que cela ne se trouve pas à miner l'action du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique? Pourquoi les contribuables devraient-ils verser des subventions lorsque les tarifs sont confidentiels ou qu'ils ont été réduits? Est-ce que cela ne compromet pas tous les programmes raisonnables de subventions au transport des marchandises?

M. Dickson: Non, je ne crois pas. Les contrats confidentiels constituent une autre façon de procéder pour qu'un tarif puisse répondre à une situation de concurrence. À l'heure actuelle, le Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique porte sur les tarifs concurrentiels auxquels n'importe quel moyen de transport est arrivé, de façon à faire concurrence aux autres, et il ne devrait pas y avoir de différence ici.

La raison pour laquelle nous nous sommes préoccupés de la mise en oeuvre du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique dans les cas de contrats confidentiels est que nous nous sommes d'abord demandé si les tarifs allaient être déposés auprès d'un organisme quelconque. Or, *Aller sans entraves* affirme que tel est justement le cas.

L'autre aspect porte sur les ristournes. L'organisme administratif accordant l'aide devra savoir quels coûts réels de transport ont été payés par l'expéditeur ou le client assumant les frais de transport; il faudra donc mettre en place un mécanisme grâce auquel l'organisme chargé de l'administration du programme d'aide sera tenu au courant. Il ne s'agit que d'une mise en garde, ici, car un tel mécanisme devrait exister, compte tenu du projet de loi, de telle sorte que les avantages du programme ne disparaîtront pas pour les expéditeurs des provinces de l'Atlantique.

M. Benjamin: Pourquoi les ristournes accordées au contribuable ne retourneraient-elles pas au gouvernement dans le cadre d'un programme subventionné qui prévoit des subventions au transport des marchandises?

M. Dickson: Monsieur le président, à mon avis, cela reviendrait à proposer que le transporteur réduise son tarif pour l'expéditeur des provinces de l'Atlantique, et que le montant réduit revienne au gouvernement.

M. Benjamin: Oui, bien. Je crois donc comprendre que vous préconisez un régime assez strict, qui tienne compte de toutes les questions que vous avez soulevées, et qui n'en laisse pas en suspens, comme dans le vide.

M. Dickson: Monsieur le président, je crois que M. Benjamin et moi-même sommes d'accord à cet égard. Nous ne proposons pas une déréglementation totale. Nous appuyons cependant bon nombre des propositions figurant dans *Aller sans entraves*. Comme mon président le précisait dans ses remarques liminaires, nous estimons cependant que certains de ses aspects méritent une réflexion plus approfondie, et nous croyons savoir que c'est ce à quoi s'occupe votre Comité.

M. Benjamin: Il s'agit davantage d'une refonte de la réglementation que d'une déréglementation.

[Texte]

The Chairman: That is your last question then, Mr. Benjamin.

From what you said in the full brief, this brief is, in effect, a consensus, a submission after a public meeting of your association. You had papers in there before the Minister, and this brief is really a synopsis of what came out of that meeting in August, is it not?

Mr. Dickson: The submission we filed with the Minister on September 24th is a summary, a synopsis of views that were received at that meeting on August 20th, and the views of our directors. It does not necessarily recognize all the points made by all the shippers at that meeting, but does attempt to meet the major points made by those shippers. It is not made necessarily on their behalf; it is a brief of the board of directors of the Atlantic Provinces Transportation Commission.

The Chairman: Thank you, Mr. Dickson.

Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Dickson, I notice on page 10, it says in the middle of the page:

the APTC does not endorse nor oppose the introduction of such contracts.

Then you go right on in the next sentence to say:

Because the APTC sees confidential contracts as having an adverse effect on this region . . .

Would that not be enough to make the Atlantic Provinces Transportation Commission reject the proposal? You have obviously weighed that against other gains, and I want to know on both sides of the ledger what has caused you to be neutral, other than the fact that your membership is not united?

Mr. Dickson: Basically, it is the fact that there are shippers who favour contracts and there are shippers who are opposed to them.

Mr. Cochrane: Okay, and the ones that are favouring it, I presume, are operating in the same environment as those that are not. I gather it is a difference of size.

Mr. Dickson: Yes, Mr. Chairman, it is perhaps hard to describe in a sentence or two those who are supportive of confidential contracts and those who are not. Obviously, those companies who are served by both railways would be supportive. Those who are not, are more likely to be opposed. Although there are shippers served by only one railway in the Atlantic provinces who are supportive of confidential contracts in some instances, not all, it would be due to the fact that they operate other plants in other parts of Canada that are served by both railways. So there are many factors—a multi-plant

[Traduction]

Le président: C'était votre dernière question, monsieur Benjamin.

D'après ce qu'on peut lire, vous êtes arrivés aux propositions constituant votre mémoire après avoir tenu une réunion publique de votre association et vous être entendus sur son contenu. Vous disposiez de documents là-dessus avant le ministre, et ce mémoire n'est vraiment qu'un résumé des idées proposées lors de cette réunion du mois d'août, c'est bien cela?

M. Dickson: Nous avons déposé un résumé du document auprès du ministre le 24 septembre, et il s'agit effectivement d'une récapitulation des avis entendus lors de la réunion tenue le 20 août, et des idées de nos administrateurs. Il ne tient pas nécessairement compte de toutes les idées mises de l'avant par tous les expéditeurs lors de l'assemblée, mais il s'efforce de traduire le principal. Le mémoire n'est toutefois pas nécessairement présenté en leur nom; il s'agit d'un document du conseil d'administration de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Le président: Merci, monsieur Dickson.

Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Dickson, au milieu de la page 10, on peut lire ce qui suit, et je cite:

la Commission des transports des provinces de l'Atlantique n'est ni favorable ni défavorable à l'utilisation de tels contrats.

Puis, à la phrase suivante, vous affirmez ce qui suit:

Car la Commission des transports des provinces de l'Atlantique estime que les contrats confidentiels auront des conséquences néfastes sur cette région . . .

Est-ce que cela ne suffit pas pour que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique rejette cette proposition? Vous en avez manifestement mesuré l'aspect négatif par rapport aux autres avantages, et j'aimerais donc savoir pourquoi vous avez décidé de demeurer neutres à cet égard, et j'aimerais savoir pourquoi, à part le fait que vos membres ne sont pas unis.

M. Dickson: Il s'agit avant tout du fait que certains expéditeurs sont pour les contrats, alors que d'autres s'y opposent.

M. Cochrane: Bien, et je suppose que ceux qui sont favorables fonctionnent dans le même milieu que les autres. Je suppose qu'il y a là une différence de taille.

M. Dickson: Oui, monsieur le président, il est peut-être difficile de vous donner en quelques mots seulement une idée juste de ceux qui sont pour les contrats confidentiels et de ceux qui s'y opposent. Il est sûr que les entreprises qui sont desservies par les deux chemins de fer y seront favorables. Celles qui ne le sont pas auront davantage tendance à s'y opposer. Si certains expéditeurs de l'Atlantique desservis par un seul chemin de fer sont en faveur des contrats confidentiels, c'est parce qu'ils exploient d'autres usines ailleurs au Canada, qui sont desservies par les deux chemins de fer. Il y a donc bon nombre de facteurs qui entrent en ligne de compte: des

[Text]

operation located else where; a company served by two railways here, and a number of other factors.

• 0925

Mr. Cochrane: Would the other aspects you are asking for in your proposal, third-party arbitration or a third-party review process and so on . . . would those requests lessen some of the advantages the larger shippers in the Atlantic provinces feel are positive as a result of the change?

Mr. Dickson: No, I do not think the third-party appeal would lessen the advantages for those who are in favour of confidential contracts. It would simply be correcting a disadvantage the company not having a confidential contract faces in relation to those who do have such contracts. We are trying to improve, or perhaps equalize, the situation for the person who does not have a confidential contract; at least give him an opportunity to have his case heard and resolved.

Mr. Cochrane: So it would only have positive effects if we saw the third-party process and so on come into it.

Mr. Dickson: Yes.

I should perhaps add that the *Freedom to Move* paper happened a fair bit after the Staggers Rail Act of the U.S., and there is a provision in the Staggers Rail Act for third-party appeals of confidential contracts. I think our Canadian legislation would have to go a bit further than the U.S. legislation, because it is quite restrictive about commodities that can be appealed.

Mr. Cochrane: What are you proposing for the third-party appeal process? Obviously the one that is in the Staggers Act in the States does not satisfy your needs. So what would you look at?

Mr. Dickson: At a minimum, we would be willing to live with the U.S. Staggers Rail Act, provided it applied to all commodities and was not restricted to agricultural products and forest products.

Mr. Cochrane: You mentioned that any adverse effect on the region as a result of the confidential contract policy must be accompanied by a federal commitment to correct such adverse effects on the region as may flow from that policy. What kind of a commitment are you expecting? Is that something you feel should be made prior to the implementation, or just a commitment to monitor and take any actions necessary?

Mr. Dickson: I am not sure whether it could be written into the legislation. I rather suspect not. You people are the legislators, though, so I will not comment on that. But we certainly would want some kind of a commitment—what form that might be in I am not sure—from the government as part of its monitoring process of the changes that the effects on this region—and that is the only region we speak for—would be corrected if there were found to be adverse results from the legislation.

[Translation]

installations situées ailleurs, une entreprise desservie par les deux chemins de fer ici, et d'autres variables encore.

M. Cochrane: Les autres aspects que vous demandez dans votre recommandation, à savoir, l'arbitrage ou le processus de révision par une tierce partie . . . est-ce que ces revendications entraîneraient une diminution des avantages qui découleront de ce changement, d'après les grands expéditeurs des provinces Atlantiques?

M. Dickson: Non, à mon avis, les appels de tierces parties ne devraient pas diminuer les avantages pour ceux qui sont en faveur d'un contrat confidentiel. Il s'agit simplement de remédier aux désavantages que subissent les sociétés qui n'ont pas de contrat confidentiel par opposition à celles qui en ont. Nous essayons d'améliorer, ou plutôt d'équilibrer la situation pour les personnes qui n'ont pas de contrat confidentiel. Il s'agit de leur fournir l'occasion de se faire entendre et d'obtenir un règlement de leur cas.

M. Cochrane: Les résultats ne seraient positifs que si nous instaurions un processus prévoyant une tierce partie.

M. Dickson: Oui.

Vous savez, le document *Aller sans entraves* a été publié peu après l'adoption de la *Staggers Rail Act*, aux États-Unis, qui comprend une disposition sur les appels par des tierces parties relativement à des contrats confidentiels. À mon avis, la loi canadienne devrait être un peu plus stricte que la loi américaine, qui est très limitée quant aux produits au sujet desquels il est possible d'interjeter appel.

M. Cochrane: Alors, quel sorte de processus d'appel par des tierces parties recommandez-vous? Il me semble assez évident que celui qui est prévu dans la *Staggers Act* des États-Unis ne répond pas à vos besoins. Alors, que proposez-vous?

M. Dickson: Nous serions disposés à accepter la *Staggers Rail Act* des États-Unis, au pire, à condition qu'elle s'applique à tous les produits et qu'elle ne soit pas limitée aux produits agricoles et forestiers.

M. Cochrane: Vous avez dit que toute incidence négative sur la région à la suite de la mise en vigueur de la politique en matière de contrat confidentiel devrait s'accompagner d'un engagement fédéral visant à remédier à ces aspects négatifs. Quelle sorte d'engagement prévoyez-vous? À votre avis, devrait-il s'agir d'un engagement antérieur à la mise en vigueur de la politique, ou simplement d'un engagement de la part du gouvernement fédéral de contrôler la situation et de prendre les mesures qui s'imposent?

M. Dickson: J'ignore si l'on peut intégrer à la loi une mesure semblable. J'en doute fort. C'est à vous de trancher, en votre qualité de législateurs. Je me tairai donc à cet égard. Ce que nous demandons au gouvernement, c'est qu'il s'engage, dans le cadre de son processus de contrôle, à corriger les problèmes qui pourraient découler de l'application de la loi dans cette région.

[Texte]

Mr. Cochrane: Have you any idea what range . . . what kind of things could be done? We are looking at one region of the country as opposed to the national scene. What could be done if we did find there were adverse effects?

Mr. Dickson: I do not know. We have no concrete suggestions there.

Mr. Cochrane: Would it be the preference of the Atlantic Provinces Transportation Commission if nothing were done? In other words, if you had a choice between the freedom to move legislation and the proposed amendments to the National Transportation Act and the *status quo*, which would you choose? In other words, is what is happening, in your mind, progressive at least as far as Atlantic Canada is concerned in the transportation sphere?

Mr. Dickson: Regulatory change has taken place in North America, and I do not think we can stand still and do nothing. We have said that in our submission: that we commend the Minister for reviewing the national transportation policies and regulatory practices. So we cannot stand still and do nothing. Some steps have to be taken.

There is a good deal in the *Freedom to Move** paper we can agree with. There are some cautions we are raising.

Mr. Chairman, Mr. Cochrane has posed a very difficult question.

• 0930

The Chairman: Well, it is. But it is a very basic one. Many witnesses across the country have taken the position, Mr. Dickson, that it is like some other activity, that if it is inevitable, relax and enjoy it. And quite frankly, this committee has been a little surprised at some very key witnesses who have accepted the inevitability of many of the aspects of the paper. And part of the hearing here is to listen to the public and get their true feelings of the paper regardless of what the paper says.

Mr. Dickson: Well, his question, as I understood it was: Do we do nothing or do we take the paper without modification? And that makes it difficult. We would take the paper with some modifications.

The Chairman: The modifications you have pointed out, in a general way, in your brief.

Mr. Cochrane: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, just following up on that last question. What sort of pressures, or have there been pressures that have been brought to bear on the Atlantic region from the deregulation that has taken place in the U.S.? What effect has that had on the transportation industry in Atlantic Canada?

[Traduction]

M. Cochrane: Avez-vous une idée des mesures qui pourraient être prises? Je pense à une région, par opposition au pays. Quelles mesures pourrait-on prendre en cas de problèmes?

M. Dickson: Je l'ignore. Nous n'avons reçu aucune suggestion concrète en ce sens.

M. Cochrane: Quel serait le choix de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique? Si on vous demandait de choisir entre une loi fondée sur le document *Aller sans entraves* et des projets d'amendement à la Loi nationale sur les transports et le statu quo, quelle solution choisiriez-vous? À votre avis, les mesures qui sont en voie d'être prises constituent-elles un progrès pour les provinces de l'Atlantique dans le domaine des transports?

M. Dickson: Beaucoup de changements en matière de réglementation se sont produits en Amérique du Nord, et nous ne pouvons pas demeurer sans rien faire. Nous avons bien dit dans notre mémoire que nous félicitons le ministre d'avoir passé en revue les politiques et la réglementation nationale en matière de transports. Nous ne pouvons pas nous empêcher de réagir. Il faut que des mesures soient prises.

Nous sommes d'accord avec de nombreux éléments du document *Aller sans entraves*. Mais nous avons cependant quelques réserves.

Monsieur le président, M. Cochrane a soulevé une question bien difficile.

Le président: En effet, mais il s'agit d'une question tout à fait fondamentale. Laissez-moi vous dire, monsieur Dickson, que de nombreux témoins à travers le pays nous ont dit qu'ils en avaient pris leur parti. D'après eux, c'est une activité comme une autre, et si on n'y peut rien, aussi bien en profiter. Laissez-moi vous dire bien sincèrement que le Comité a été bien étonné de constater cette attitude de la part de certains témoins très importants; je veux dire qu'ils ont accepté le caractère inévitable de bien des aspects du document. Ces audiences ont pour but en partie d'entendre le point de vue des membres du public et d'avoir leur opinion sur le document, sans égard à sa teneur.

M. Dickson: Donc, si j'ai bien compris la question, il s'agit de déterminer s'il est préférable de ne rien faire ou d'accepter le document sans modification. C'est ce qui me complique la vie. Nous sommes plutôt en faveur d'un document modifié quelque peu.

Le président: Vous avez signalé quelques possibilités de modifications dans votre mémoire.

M. Cochrane: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Messieurs, j'ai une question à poser dans la même veine. Est-ce que des pressions ont été exercées sur la région de l'Atlantique dans le contexte de la déréglementation aux États-Unis et, dans l'affirmative, en quoi ont consisté ces pressions? Quelles ont

[Text]

Mr. Dickson: Well, I do not think there has been the same pressure on Atlantic Canada as there has been, perhaps, in other parts of Canada. Deregulation in the United States is in two areas that affects the mandate which the Atlantic Provinces Transportation Commission has. It is in the trucking area and the rail area.

Our chairman did not mention this, but we did not address the *Freedom to Move* paper from an air point of view because passenger transportation is not within our mandate.

The changes that have taken place in the United States in deregulation on trucking, I think, has been beneficial to the Atlantic provinces in that we have had more of our Atlantic provinces-based companies being able to have access to the United States routes than we had prior to the deregulation of 1980 in the trucking field.

In the case of rail traffic, I do not know whether the changes in the United States has had any significant impact, adverse or positive, on Atlantic provinces shippers moving product to the United States, so far. Those companies that are moving product by rail to the United States, I think generally would support confidential contracts on transporter traffic.

I am not sure whether I have addressed your question adequately enough.

Mr. Belsher: No, that is fine.

Mr. Dickson: But if I have not, try again.

Mr. Belsher: Right.

The Chairman: Do you think, Mr. Dickson—again, I am just interjecting here—that you could make a distinction between cross-border traffic and traffic within the country and this type of thing? Some witnesses suggested that it only should apply to cross-border traffic. From your practical experience as Executive General Manager of the APTC, with your years of experience, is that a practical suggestion for this committee to consider?

Mr. Dickson: Well, prior to the *Freedom to Move* paper, we had two investigations of the introduction of confidential contracts in Canada by the CTC. The first one was on transporter traffic and our appearance before the CTC on the transporter issue alone supported the confidential contracts on transporter traffic. The second one was on domestic traffic and, again, we raised caution about the application of confidential contracts on domestic traffic.

Mr. Belsher: Does your organization have any feel as to what you think will happen if we go forward with this deregulation in the trucking industry? Will it add to the competition or will it act as a consolidating . . . ? Or will just the independents suddenly grow larger?

[Translation]

été leur incidence sur l'industrie du transport dans la région de l'Atlantique?

M. Dickson: Je ne crois pas que l'on ait exercé des pressions sur la région de l'Atlantique, comme dans le reste du Canada. La déréglementation aux États-Unis a touché deux secteurs qui ont une incidence sur le mandat de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Il s'agit du camionnage et des chemins de fer.

Notre président n'en a pas parlé, mais je pense qu'il convient de signaler que nous n'avons pas donné notre avis sur les éléments du document *Aller sans entraves* qui concernent les transports aériens, parce que le transport des passagers n'entre pas dans notre mandat.

La déréglementation dans le secteur du camionnage aux États-Unis a eu un effet bénéfique sur les provinces de l'Atlantique en fournissant à nos sociétés un meilleur accès au réseau américain qu'avant la déréglementation de 1980 dans ce secteur.

Pour ce qui concerne le transport par chemin de fer, je ne suis pas en mesure de dire si la déréglementation dans ce secteur a eu une incidence quelconque, positive ou négative, sur les sociétés des provinces de l'Atlantique qui expédient leurs produits vers les États-Unis. À mon avis, les sociétés qui expédient leurs produits par chemin de fer vers les États-Unis sont en faveur des contrats confidentiels de transport.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question.

M. Belsher: Très bien.

M. Dickson: Mais si vous avez besoin d'autres explications, n'hésitez pas à me les demander.

M. Belsher: D'accord.

Le président: Ne croyez-vous pas, monsieur Dickson—et j'interviens encore une fois—qu'il est possible d'établir une distinction entre le trafic transfrontalier et le trafic interne, et ce genre de situation? Des témoins se sont dits d'avis que ce système ne devrait s'appliquer qu'au trafic transfrontalier. En votre qualité de directeur général exécutif de la commission, et compte tenu de vos nombreuses années d'expérience, croyez-vous que c'est une option que le Comité devrait envisager?

M. Dickson: Eh bien, avant que ne soit publié le document *Aller sans entraves*, la CCT avait effectué deux enquêtes sur la question des contrats confidentiels au Canada. La première concernait les transporteurs, et nous avons été les seuls à appuyer cette position dans nos témoignages devant la CCT. La deuxième enquête portait sur le trafic interne, et nous avons incité les responsables à faire preuve d'énormément de circonspection pour ce qui concerne les contrats confidentiels dans ce secteur.

M. Belsher: Avez-vous une idée de ce qui se passera si nous déréglementons l'industrie du camionnage? Cette décision est-elle susceptible d'améliorer la situation concurrentielle de ce secteur, ou servira-t-elle plutôt à consolider . . . ? Ou bien, est-ce que seuls les indépendants pourront prendre de l'expansion?

[Texte]

Mr. Dickson: Well, perhaps, Mr. Chairman, just to try and answer that question . . . The *Freedom to Move* paper proposes in respect of highway regulation, as I understand it, that section 23 of the National Transportation Act incorporate the criteria set out in the federal-provincial agreement of February 1985 and that the federal Motor Vehicle Transport Act, which delegates to the provinces the authority to regulate extraprovincial trucking on behalf of the federal government—that may not be stated just totally legally, but I think we understand the intent—should embody those principles set out in that federal-provincial agreement.

• 0935

The Atlantic Provinces Transport Commission has for some time been calling for a relaxation of highway regulation to encourage more competition in the highway industry. In response to that portion of the *Freedom to Move* paper dealing with highway regulation, we have indicated that the relaxation proposed by the federal-provincial agreement should be carried out uniformly across Canada, and it should be carried out concurrently with the steps to lessen the regulation of the railway industry. Because if we do not do the two things together we will have uneven rules for the two modes of transport, and that will not be to the advantage of the transporters, the carriers, or the shippers. So we are in support of some relaxation of highway regulation, basically the proposal set out by the Minister in the federal-provincial agreement.

Mr. Belsher: How far along do you think the provinces are in kind of coming to some mutual agreements on this? Or should the federal government be looking at taking back that role that has been given to the provinces?

Mr. Dickson: No, we would not suggest the federal government should take back that role at this point in time. We have been in favour, and still are in favour, of the provinces continuing to regulate the highway transport industry. Two of the provinces, the Province of New Brunswick and the Province of Prince Edward Island, have implemented in large measure the agreement that was reached in February 1985. But those are the only two provinces that I know of that have passed legislation to implement the agreement of February 1985. So we would like to see the other provinces of Canada move at this time and follow the lead set by New Brunswick and Prince Edward Island.

Mr. Belsher: Thank you very much.

The Chairman: Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, on page 5 of your brief you make reference to the proposed amendments to the Canada Shipping Act, saying that your organization supports them, subject to two important caveats pertaining to the granting of waivers and the application of duty to non-Canadian ships. Can you elaborate on what you mean by the granting of waivers and the duty on non-Canadian ships?

Mr. Dickson: Yes, Mr. Chairman. The *Freedom to Move* paper proposes that movement of goods between two ports in

[Traduction]

M. Dickson: Monsieur le président, je vais essayer de répondre à votre question . . . Le document *Aller sans entraves* énonce quelques projets de règlements sur le trafic routier. On y propose, entre autres choses, que l'article 23 de la Loi nationale sur les transports et la Loi sur le transport par véhicule à moteur, qui délègue aux provinces le pouvoir de réglementation en matière de camionnage extraprovincial, incorporent les critères énoncés dans l'accord fédéral-provincial de février 1985.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique demande depuis un certain temps un assouplissement de la réglementation routière afin d'encourager une concurrence accrue dans l'industrie. À propos du chapitre du document *Aller sans entraves* sur la réglementation des transports routiers, nous avons indiqué que l'assouplissement proposé dans l'entente fédérale-provinciale devrait s'appliquer uniformément dans tout le Canada, en même temps que des mesures visant à diminuer la réglementation applicable au transport ferroviaire. Sinon, nous créerons une certaine inégalité entre les deux modes de transport, ce qui n'avantagera ni les transporteurs, ni les expéditeurs. Nous sommes donc favorables à un certain assouplissement de la réglementation touchant les transports routiers, suivant essentiellement la proposition faite par le ministre dans l'entente fédérale-provinciale.

M. Belsher: Pensez-vous que les provinces soient près d'arriver à certaines ententes à ce sujet? Ou le gouvernement fédéral devrait-il reprendre le rôle qu'il avait abandonné aux provinces?

M. Dickson: Non, nous ne voudrions pas que le gouvernement fédéral reprenne pour le moment ce rôle. Jusqu'ici, nous favorisons toujours la réglementation des transports routiers par les provinces. Deux d'entre elles, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, ont, dans une large mesure, mis en application l'entente signée en février 1985. Par contre, je crois que ce sont les deux seules qui aient adopté une loi à cet effet. Nous aimerions donc que les autres provinces le fassent à leur tour, comme l'ont fait le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Belsher: Merci beaucoup.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 5 de votre mémoire, vous déclarez que vous êtes favorables aux amendements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada, sous réserve de deux mises en garde importantes quant aux exemptions et aux droits que doivent verser les navires canadiens. Pourriez-vous nous préciser votre pensée à ce sujet?

M. Dickson: Certainement, monsieur le président. Le document *Aller sans entraves* propose que le transport de

[Text]

Canada be restricted to Canadian ships. However, if no suitable Canadian ship is available a waiver may be secured and a non-Canadian ship used. We have made representations and have consistently said for many many years that if we are confined to Canadian ships only, waivers must be granted very quickly, because ships do not sit around waiting for cargo; they are here today and gone tomorrow.

In determining whether a Canadian ship is available, not only must you take into consideration the physical presence of the ship but the suitability in terms of being able to handle the cargo and—most importantly—the commercial suitability. Because if there is no way you can use another ship, other than a Canadian one, provided one is available, then there is nothing to prevent the ship owner from asking more for his ship than he would normally get in the commercial market; he knows you are captive and you have no other choice. So in granting the waiver, not only must the factor of physical presence be considered, but the commercial suitability must be taken into consideration too. That is the first issue.

The second issue is once a waiver has been granted, presently in those circumstances the ship is brought in—a foreign ship, we will say a Norwegian one for illustration purposes—and it is subject to a temporary rate of duty, presently 1/120th of the rate of duty times the fair market value per month.

• 0940

If there is no Canadian ship available—and that is the first premise because you would not have a waiver, otherwise—why should there be an assessment of duty on that ship because it is of a class or kind not available in Canada? The duty that presently applies, even though it is 1/120 of the fair market value times the rate of duty, has on occasion been a factor that has caused Atlantic provinces companies to lose a market, and the assessment of the duty really does nothing to provide the availability of a Canadian ship. It just is a burden on the shipper and a potential for losing the market.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Gray, a short question, you said.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, on page 20 of your brief you discuss interprovincial ferry services. If there were ever a group of Canadians that were held hostage or captive, certainly it is the people of the Magdalen Islands, in my riding. Talking about ferry services, I wonder if you have any definite proposal as to how rates should be fixed. Would you include confidential contracts for hauling goods to the islands, whether it be P.E.I., Newfoundland or the Magdalens, and for the fish and the other exports that come off the islands?

[Translation]

marchandises entre deux ports canadiens soit réservé aux navires canadiens. Toutefois, si aucun des navires canadiens disponibles ne convient, une exemption peut être accordée à un navire non canadien. Il y a de très nombreuses années que nous prétendons que si nous réservons ce transport aux navires canadiens, de telles exemptions doivent pouvoir être consenties très rapidement, car les navires n'attendent pas indéfiniment les marchandises; ils sont là un jour et partis le lendemain.

Lorsqu'il s'agit de déterminer si l'on peut utiliser un navire canadien, il faut non seulement se demander si le navire est là, mais également s'il peut transporter le chargement en question et, ce qui est encore plus important, si cette option est commercialement justifiée. En effet, s'il est impossible d'utiliser un autre navire et s'il y a un navire canadien, rien n'empêche l'armateur en question de vous demander plus que le tarif normal, sachant que vous n'avez pas le choix. Donc, avant d'accorder ou de refuser une exemption, il faut non seulement considérer le facteur disponibilité, mais également le facteur commercial. C'est une première chose.

D'autre part, une fois consentie une telle exemption, à l'heure actuelle, le navire est alors approché—le navire étranger, par exemple un navire norvégien—et doit payer temporairement certains droits, aujourd'hui un cent-vingtième du tarif, multiplié par le juste prix du marché, par mois.

S'il n'y a pas de navire canadien disponible—et c'est la première des prémisses car sinon vous n'auriez pas d'exemption—pourquoi imposer à ce navire de payer un droit alors qu'il appartient à une catégorie ou à un type de navire qui n'est pas disponible au Canada? Le droit actuellement imposé, même s'il s'agit de 1/120 du juste prix du marché multiplié par le tarif, a quelquefois fait perdre des marchés aux compagnies des provinces Maritimes alors que cela ne fait pas apparaître le navire canadien voulu sur le marché. C'est simplement un fardeau supplémentaire pour l'expéditeur et un marché qui risque d'être perdu.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur Gray, brièvement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Messieurs, à la page 20 de votre mémoire, vous parlez des services de traversier interprovinciaux. S'il y a jamais eu un groupe de Canadiens gardés captifs ou en otage, c'est certainement la population des Îles-de-la-Madeleine, ma circonscription. A propos des services de traversier, auriez-vous une proposition précise à nous faire sur l'établissement des tarifs. Envisageriez-vous des contrats confidentiels pour le transport de marchandises aux îles, qu'il s'agisse de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve ou des Îles-de-la-Madeleine, et pour le poisson et autres produits d'exportation de ces îles?

[Texte]

Mr. Dickson: I will deal with the last part of your question first, if I might, Mr. Chairman. The Magdalen Islands are not served by railways, so the proposal to introduce confidential contracts in respect to the rail mode will not likely directly affect the Magdalen Islands. The availability of confidential contracts by highway mode will depend upon what changes are made by the provincial legislatures in respect of the regulation of extra-provincial highway transport.

On the ferry toll question, there are suggestions from time to time that the tolls on the ferries should be equated somewhat to the cost of operating over equivalent miles on the trans-Canada highway. The APTC has not addressed that question or adopted that as a policy, but that is one suggestion that might be considered.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much.

Gentlemen, in your brief you referred to the relaxation of the province's motor carrier regulations. What relaxation are you referring to?

Mr. Dickson: In my comments earlier on that, Mr. Chairman, for Mr. Taylor, we referred to the federal provincial agreement of February 27, 1985, which proposed a number of things. Perhaps Mr. Armitage could answer that, because I think he is more familiar with the principles in that paper than I am.

Mr. Ramsay Armitage (Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transport Commission): Yes, Mr. Chairman. Really, it is the agreement that was signed between the provinces and the federal government that set out a proposed relaxation of regulation in highway transport across Canada. The key feature there was an extended list of exempt commodities which would be totally exempt from the requirement to obtain a franchise type of licence. The carriers of those commodities would be at liberty to transport them freely, without having to obtain a licence. The overall key proposal is reversing the onus from the applicant to obtain a licence for motor carriage to any opposing parties. This will be a major change and would make it very much easier to obtain licences in this country. Those are the key proposals we support.

• 0945

Mr. Taylor: I wonder if it is going to solve very many problems. At the present time, the trucker who wants to do business in another province has to have a hearing in his own province, a hearing in the province through which he is going to move normally and a hearing in the province where he is going to deliver his goods. In other words, in going across Canada, he may be required to have 10 separate hearings, each costing from \$5,000 to \$25,000. On the other hand, the railways have one authority only to deal with, the Canadian Transport Commission.

[Traduction]

M. Dickson: Je répondrai tout d'abord à la dernière partie de votre question. Les Îles-de-la-Madeleine ne sont pas desservies par les chemins de fer si bien que la proposition touchant les contrats confidentiels pour le mode ferroviaire n'aura pas vraisemblablement d'incidence directe sur les Îles-de-la-Madeleine. La possibilité de contrats confidentiels pour les transports routiers dépendra des modifications qui seront apportées par les assemblées législatives provinciales à la réglementation des transports routiers extra-provinciaux.

Pour ce qui est du péage des traversiers, on suggère de temps en temps qu'il corresponde à peu près au coût du transport routier sur un nombre de milles équivalents de la Transcanadienne. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique n'a pas étudié précisément cette question ni pris position, mais c'est une suggestion qui pourrait être envisagée.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Messieurs, vous parlez dans votre mémoire de l'assouplissement de la réglementation provinciale des transports routiers. De quoi parlez-vous exactement?

M. Dickson: Nous faisons allusion à une entente fédérale-provinciale signée le 27 février 1985 qui proposait un certain nombre de choses. M. Armitage pourrait peut-être répondre à cette question car je crois qu'il connaît mieux que moi les principes établis dans cette entente.

M. Ramsay Armitage (directeur général adjoint, Commission des transports des provinces Atlantiques): Oui, monsieur le président. En fait, c'est l'entente qui a été signée entre les provinces et le gouvernement fédéral à propos d'un projet d'assouplissement de la réglementation des transports routiers au Canada. L'élément clé était une longue liste de produits exemptés pour lesquels on pourrait ne pas du tout exiger de permis de transport de type franchise. Les transporteurs de ces produits pourraient les transporter librement sans avoir à obtenir un permis. L'élément clé de la proposition est que ce ne serait plus aux transporteurs de demander un permis de transport routier mais aux éventuels opposants. Ce serait très différent et cela faciliterait l'obtention de permis au Canada. Voilà les propositions clés auxquelles nous sommes favorables.

M. Taylor: Je me demande si cela va résoudre beaucoup de problèmes. À l'heure actuelle, le camionneur qui veut travailler dans une autre province doit présenter une demande dans sa province, une autre dans la province par laquelle il va normalement passer et encore une autre dans la province où il doit livrer ses marchandises. Autrement dit, en traversant le Canada, il devra peut-être faire dix demandes distinctes qui lui coûteront chacune de 5,000\$ à 25,000\$. Par contre, les chemins de fer ne traitent qu'avec un seul organisme, la Commission canadienne des transports.

[Text]

This puts an unfair burden on truckers who want to move across Canada. Does your organization favour doing away with those hearings of necessity and convenience? If all you are going to do is to reverse the hearing, you are still going to have the same expense, and the truckers are going to be in a similar business. You are going to stop people from entering a business who have the money, the safety, the insurance and everything except a permit. Where would freedom of movement, be if this is all you are going to do?

Mr. Armitage: Mr. Chairman, in answer to Mr. Taylor's question, this is a point I probably should have touched on. I seem to recall also—I do not have a copy of the agreement before me—that it also provides, in the absence of opposition, there would be no hearings. Therefore, the licence would be granted automatically upon application.

Mr. Taylor: Is it sound? I get a certificate and I am hauling from A to Z. The business increases, so I add on another truck, another truck and another truck. Somebody else who wants to get into the business never has an opportunity to get in at all; I will oppose it because I do not want any competition. Where would the freedom of movement be if this is all we are going to do?

Mr. Armitage: Yes, Mr. Chairman. If this is all that would be achieved, I agree it would not be enough. As I recall, the agreement between the federal and provincial governments on motor carrier deregulation envisages, I would suggest, that it would be very much easier to obtain operating authorities. If there is opposition to an operating authority as I read the paper, the opposing party would literally have to prove that the granting of the licence would have to impede the public interest before such opposition would be successful. So it would be very difficult to oppose an application for an operating authority under those rules in the future. Therefore, it should be quite easy to get licences, if this is so.

Mr. Taylor: You would still have to have the hearing and all the expense connected with the hearing.

Mr. Armitage: If there is opposition. However, the burden on the opposing party is very severe, and I am not sure that the opposition would likely occur.

Perhaps the example of the United States tells us something in this regard where there are very, very few opposing parties to applications that are being granted by the tens of thousands literally since the Staggers Rail Act.

Mr. Taylor: Just one? Time? Okay.

The Chairman: It is time. You are pretty short, usually. Do you want one more on this point?

Mr. Taylor: There is another thing I would like to . . .

The Chairman: On this point before we get onto something else.

Mr. Taylor: This is on another point.

The Chairman: Okay, let them have it.

[Translation]

Cela est injuste pour les camionneurs qui veulent faire du transport interprovincial. Votre association préconiserait-elle que l'on élimine les audiences sur la commodité et la nécessité publiques? Si tout ce que l'on obtient c'est de faire assumer le fardeau de la preuve par quelqu'un d'autre, cela entraînera les mêmes frais et les camionneurs se retrouveront dans une situation analogue. Cela empêchera de travailler des gens qui ont l'argent voulu pour le faire, qui satisfont aux normes de sécurité et ont l'assurance nécessaire et à qui il ne manque en fait qu'un permis. Que deviendrait la liberté de mouvement si on s'en tenait là?

M. Armitage: Monsieur le président, pour répondre à M. Taylor, c'est probablement une question que j'aurais dû aborder. Je crois également me souvenir—bien que je n'aie pas l'entente sous les yeux—que celle-ci prévoit que s'il n'y a pas opposition, il n'y aura pas d'audience. Aussi le permis serait-il automatiquement émis sur demande.

M. Taylor: Est-ce normal? J'obtiens un certificat et je transporte mes marchandises de A à Z. Le volume augmente si bien que j'ajoute un camion, puis un autre, etc. Quelqu'un d'autre qui veut se lancer dans ce secteur n'a aucune chance; je m'y oppose car je ne veux pas de concurrence. Qu'advierait-il de la liberté de mouvement dans un tel système?

M. Armitage: Si c'est tout ce que cela donnait, je conviens que cela ne suffirait pas. Si je me souviens bien, l'entente entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sur la déréglementation des transports routiers devrait permettre de beaucoup faciliter l'obtention des permis nécessaires. Si quelqu'un veut faire opposition à l'émission d'un tel permis, il lui appartiendra littéralement de prouver que l'émission du permis serait contraire à l'intérêt public. Il serait alors très difficile de s'opposer à l'émission d'un permis si un tel règlement était en place. Il devrait par contre être très facile d'obtenir les permis voulus.

M. Taylor: Il faudrait toujours que vous ayez des audiences et que vous payiez tous les frais connexes.

M. Armitage: En cas d'opposition. Toutefois, c'est une responsabilité très lourde pour celui qui fait opposition et je ne suis pas sûr que l'on verrait beaucoup de cas semblables.

L'exemple des États-Unis est d'ailleurs assez révélateur à ce sujet car il y a très peu de gens qui s'opposent aux demandes de permis émis par dizaines de milliers depuis l'adoption de la *Staggers Rail Act*.

M. Taylor: Encore une? J'ai le temps? Merci.

Le président: C'est l'heure, mais vous êtes habituellement assez bref. S'agit-il du même sujet?

M. Taylor: J'aimerais passer à un autre sujet . . .

Le président: Avant de passer à autre chose, je préférerais que vous en terminiez avec cette question.

M. Taylor: C'est une autre question que j'aimerais aborder.

Le président: D'accord, allez-y.

[Texte]

Mr. Taylor: Okay. I am concerned because I do not think all the aspects of these confidential agreements have been brought into the open. In the first place, a confidential agreement does not have to be something under the table. There are different goods, volumes and methods of doing it, and the rates should reflect this. For many years in my province, the Province of Alberta, truckers have been entering into confidential contracts to the benefit of the shipper, the benefit of the people, and the benefit of the transportation issue.

I cannot agree that everything is going to be done that is going to hurt somebody else. If there is somebody hurt, then there is the avenue there. But otherwise, what business is it of mine, if I am satisfied with my rate? If Mr. Belsher gets a confidential contract, he is moving his goods and I am moving mine. What business is it of mine what he is doing?

• 0950

Mr. Dickson: I understand what Mr. Taylor is saying, Mr. Chairman. I did not quarrel when Mr. Benjamin used the words "under the table". That has a connotation of not being quite according to legalities, and that is not what we are talking about. I think the concern is with the transparency of rates. Your analogy of . . . if you are happy with your rate and Mr. Belsher has a lower confidential rate, fair enough, but if because he has a lower transportation rate under confidential contract you suddenly find you have lost a market, then they are not going to be happy any more. That is what we are trying to protect. We want to make sure that in those circumstances you have a right to appeal, to get some corrective action, because maybe your "friendly" carrier is not prepared to take some action to ensure you continue to enjoy that market.

Mr. Mantha: I want to ask the Atlantic Provinces Transportation Commission what they represent. Do you strictly represent trucking and rail, or do you represent the air industry as well?

Mr. Key: Actually, our mandate is to obtain the best possible freight rates regardless of the carrier for shippers and producers in Atlantic Canada. We do not represent carriers. We represent producers, manufacturers and shippers.

Mr. Mantha: I ask that because of the loss of air services—jet service may be lost and small aircrafts taking over. Is there no concern about that at all—with *Freedom to Move* as far as moving people from point A to point B?

Mr. Dickson: Basically, the reason we do not address that area in the *Freedom to Move* paper, Mr. Chairman, is because it is not within our mandate. I have a personal concern, but as a general manager of APTC I cannot speak to it.

[Traduction]

M. Taylor: Merci. Je suis soucieux car je ne pense pas que tous les aspects de ces ententes confidentielles soient connus. D'une part, une entente confidentielle n'est pas forcément quelque chose qui doit être fait sous le manteau. Il y a différentes marchandises, différents volumes et différentes façons de procéder et les tarifs devraient refléter ces différences. Depuis des années, dans ma province de l'Alberta, les camionneurs signent des contrats confidentiels qui avantagent non seulement les expéditeurs mais également la population et tout le secteur des transports.

Je ne puis accepter que l'on fasse quelque chose qui, finalement, retombe sur quelqu'un d'autre. Si quelqu'un en souffre, il y a des possibilités de recours. Sinon, en quoi cela me regarde-t-il si je suis satisfait du tarif que j'ai obtenu? Si M. Belsher obtient un contrat confidentiel et qu'il transporte ses marchandises alors que je transporte les miennes, en quoi cela me regarde-t-il?

M. Dickson: Monsieur le président, je comprends maintenant ce que dit M. Taylor. Je ne me suis pas opposé à M. Benjamin lorsqu'il a utilisé l'expression «sous le manteau», qui a une connotation d'illégitimité et ce n'est pas de cela que nous parlons. Ce qui nous inquiète davantage, c'est la transparence des tarifs. Si vous bénéficiez d'un tarif qui vous satisfait et que M. Belsher bénéficie d'un tarif confidentiel plus bas, soit, mais si, en vertu d'un contrat confidentiel, il bénéficie d'un tarif inférieur pour le transport et que cela entraîne pour vous une réduction de votre part du marché, vous serez alors mécontent. En pareil cas, nous voulons accorder une protection aux intéressés et vous accorder le droit d'appel et prévoir des mesures de redressement, car il se pourrait bien que le transporteur qui se dit favorablement disposé envers vous ne soit pas disposé à prendre les mesures requises pour que vous puissiez maintenir votre part du marché.

M. Mantha: J'aimerais demander aux membres de la Commission des transports des provinces Atlantiques qui ils représentent. Représentez-vous exclusivement les intérêts des camionneurs et des sociétés ferroviaires, ou représentez-vous aussi l'industrie des transports aériens?

M. Key: En fait, notre mandat stipule que nous devons nous efforcer d'obtenir les meilleurs tarifs possibles pour le transport des marchandises dans les provinces Atlantiques, quel que soit le transporteur, l'expéditeur ou le producteur. Nous représentons donc des manufacturiers, des producteurs et des expéditeurs.

M. Mantha: Si je vous pose cette question, c'est parce que je crains que dans certaines régions, les services de transport aérien pourraient être interrompus et remplacés par des services assurés par des plus petits appareils. Avez-vous étudié cette question dans le contexte du document de travail?

M. Dickson: Monsieur le président, si nous n'avons pas abordé cette question, c'est qu'elle ne relève pas de notre compétence. En règle générale, cette question me préoccupe, mais en tant que directeur général de notre association, je ne saurais dicter au gouvernement ce que doit contenir *Aller sans entraves*.

[Text]

Mr. Mantha: I just saw your headlines here—Atlantic Provinces Transportation Commission. Usually that would mean involvement in the three fields, but if you say it does not . . . Thank you.

Mr. Benjamin: On this matter of the burden of proof being on those opposing rather than those applying, one of the changes being demanded before Congress in the United States on the matter of revenue adequacy on railway and freight rates is the shift of the burden of proof from the shipper to the railroads. In virtually every other rate-making at the federal or state level the party requesting the rate increase bears the burden of proof. That is the basic change they are attempting to have the U.S. Congress make in the Staggers Rail Act. Do you feel that as a result of their experience we should keep that burden of proof on the railroads, or for that matter, on any other transporter?

Mr. Dickson: I am not familiar with the document from which you are quoting, but from what you say I do not think I would have any difficulty with the premise that the burden of proof has been on the carriers. We do not have any difficulty with it staying there.

Mr. Benjamin: As they gather experience down there they have found that the railroads have been buying up oil and gas companies, airlines, barge and truck lines, telecommunications networks, etcetera. On the matter of ownership, the whole business of mergers and acquisitions, under a much less regulated regime, there is a tendency for the large operators to either merge or buy up small ones in a bid for concentration. There must be a lot of small trucking companies in the Atlantic provinces. You get a concentration then of 80% or 90% of the industry in the hands of 2 or 3 biggies. It has already started an airline business since the de-regulation there a few years ago. It has already started there, and it has already started out west with the abolition of the Crow rate.

• 0955

Canadian Pacific bought up four trucking companies in Saskatchewan and, where they can abandon some more railway lines, hopes to haul the grain by truck on the taxpayers' roads. Do you think there should be some control, not only in domestic acquisitions, mergers or takeovers, but also foreign ownership? Our biggest trucking companies are just small, minor potatoes compared to the giants in the United States. Do you have any problem with big foreign trucking companies or American railroad moving in, taking over part of our transportation industry? Should there be any controls on that, or not?

[Translation]

M. Mantha: Je viens de voir le nom de votre association, sur votre correspondance, c'est-à-dire *Atlantic Provinces Transportation Commission*. Normalement, on en conclurait que vous oeuvrez dans les trois domaines, mais si vous dites le contraire, très bien. Merci.

M. Benjamin: Pour revenir à cette question du fardeau de la preuve, qui incomberait plutôt à la partie qui s'oppose plutôt qu'à celle qui demande, on a demandé entre autres changements au Congrès américain de confier aux chemins de fer le fardeau de la preuve, qui incombe actuellement à l'expéditeur, lorsqu'il s'agit de démontrer que les niveaux de revenus issus des tarifs ferroviaires et du transport de marchandises sont suffisamment élevés. En matière de fixation des tarifs au niveau fédéral américain ou au niveau des États, dans presque tous les cas, la partie qui demande l'augmentation doit assumer la charge de la preuve. On demande donc au Congrès des États-Unis d'apporter ce changement fondamental à la *Staggers Rail Act*. Croyez-vous que dans le contexte de l'expérience américaine, nous devrions continuer de confier aux chemins de fer, ou à tout autre transporteur, le fardeau de la preuve?

M. Dickson: Je ne connais pas le document que vous avez cité, mais je n'ai pas de difficultés à partager votre avis et à dire comme vous que jusqu'ici, les transporteurs ont dû assumer le fardeau de la preuve. Nous sommes tout à fait contents du statu quo.

M. Benjamin: Avec le temps, les Américains se sont rendu compte que les chemins de fer achètent des sociétés gazières et pétrolières, des compagnies aériennes, des compagnies de transport maritime, des entreprises de camionnage, des réseaux de télécommunications, et ainsi de suite. Pour ce qui est de la propriété et des fusions et des prises en charge, sous un régime moins réglementé, les grandes sociétés ont tendance à fusionner avec des plus petites ou à s'en porter acquéreur afin de consolider davantage leur part du marché. Actuellement, il doit y avoir un grand nombre de petites entreprises de camionnage dans les provinces Atlantiques et une telle tendance concentrerait entre les mains de deux ou trois grandes sociétés 80 p. 100 ou 90 p. 100 des marchés. Ce phénomène se manifeste déjà dans l'industrie du transport aérien par suite de la déréglementation amorcée il y a quelques années. Cela s'est produit déjà aux États-Unis, ainsi que dans l'Ouest canadien par suite de l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau.

En Saskatchewan, le Canadien Pacifique a acheté quatre entreprises de camionnage et espère abandonner davantage de tronçons ferroviaires et transporter le grain sur le réseau routier construit aux frais des contribuables. Croyez-vous qu'il faudrait exercer des contrôles, non seulement sur les prises en charge et fusions effectuées par des entreprises canadiennes, mais également sur la propriété étrangère? Comparativement aux entreprises de camionnage géantes que l'on retrouve aux États-Unis, les nôtres, même les plus importantes, sont presque dérisoires. Vous opposez-vous à ce que les entreprises de camionnage étrangères ou les chemins de fer américains

[Texte]

Mr. Dickson: The *Freedom to Move* paper, as I recall it, suggests that foreign acquisitions be subject to the Investment Canada Act, I believe it is called, and that domestic mergers be subject to review if they exceed \$20 million in assets. I do not believe we dealt with that point in our formal submission to the Minister, but I know there have been thoughts expressed by people in Atlantic Canada, shippers in Atlantic Canada, that perhaps the rules should be the same for both foreign and domestic mergers or acquisitions; and there have been some organizations that I am associated with questioning whether the \$20 million threshold is too high or too low. I guess we are not quite sure what assets the \$20 million is supposed to apply to.

But I think the main thrust of your question was are we not concerned about the possible consolidation of transportation in a few hands. Yes, we are; and when we came to the position that we should have a relaxation of trucking regulation, it was specifically for that point, because companies were being amalgamated. We could either go two routes. We could have a lot more rules saying they cannot do this, or we could have a lot less rules so we would generate a lot of new companies to replace the ones that were being absorbed. We chose the latter route.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk.

Mr. Suluk: I am interested in how you go about getting the best possible transportation rates. Do you do it through confidential rates, or sort of under the table, or quietly? How do you go about doing it?

Mr. Dickson: I wondered if I should ask my chairman to answer this, because maybe I will sound immodest, but I will go ahead and run that risk.

No, we certainly do not have the confidential rates in Canada. We do not have under-the-table rates. Any rates that are secured for Atlantic provinces companies are published in accordance with the legislation that governs, whether it is railway or truck or air.

I think, and I say I think because again this is my modesty showing, the way we have been able to do our work has been through the expertise we have built up in our staff over a good many years—the commission goes back to actually 1925, so it has been around for a number of years—through the expertise we have built up; through contacts we have with the carriers; through our tariff library; our knowledge of what has taken place in transportation in Canada generally; through assisting industry or industry groups negotiate with the carriers for rates and services; a whole host of things like that.

[Traduction]

s'implantent au pays et prennent en charge une partie de notre réseau de transport? Devrait-on exercer ou non des contrôles sur ce type d'activité?

M. Dickson: Si je me souviens bien, le document de travail propose que les prises en charge par des intérêts étrangers soient assujetties à la Loi sur Investissement Canada, je crois que c'est son titre, et que les fusions intérieures soient sujettes à examen si la valeur de l'actif en question dépasse 20 millions de dollars. Je ne crois pas que nous ayons abordé ce point précisément dans notre présentation officielle au ministre, mais je sais que certains résidents, notamment du Canada atlantique, ont fait valoir qu'il serait peut-être bon d'imposer les mêmes règles aux fusions ou prises en charge par des Canadiens ou par des étrangers et certains organismes avec lesquels j'ai des liens se demandent si le seuil fixé à 20 millions de dollars n'est pas trop élevé ou trop bas. En fait, il plane certains doutes quant à savoir à quoi le seuil de 20 millions de dollars doit s'appliquer.

Toutefois, votre question portait surtout sur nos inquiétudes quant à la consolidation possible, entre les mains de quelques entreprises seulement, d'un ensemble du réseau de transport canadien. Oui, cela nous préoccupe et lorsque nous avons formulé notre position en faveur d'un relâchement de la réglementation en matière de camionnage, c'était précisément pour contrer cette tendance car il y avait de plus en plus de fusions de sociétés. Deux solutions possibles se présentaient à nous. Premièrement, une prolifération des règles interdisant cette pratique, ou deuxièmement, une compression draconienne des règles afin de favoriser la création de nouvelles sociétés pour remplacer celles qui disparaissent. Nous avons choisi la deuxième solution.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, Monsieur Suluk.

M. Suluk: J'aimerais savoir comment vous obtenez les meilleurs tarifs possibles en matière de transport. Le faites-vous par le biais de tarifs confidentiels, sous le manteau ou de façon très discrète? Comment procédez-vous?

M. Dickson: Il vaudrait mieux, je crois, demander au président de l'Association de répondre à votre question mais, au risque d'être accusé d'immodestie, je vais y répondre.

Non, nous ne bénéficions ni de tarifs confidentiels, ni de tarifs obtenus sous le manteau. Tous les tarifs dont bénéficient les entreprises des provinces Atlantiques sont publiés conformément à la loi pertinente, qu'il s'agisse des chemins de fer, du camionnage ou du transport aérien.

Toujours avec cette même attitude de modestie, je vous dirais que nous avons déployé nos activités grâce aux compétences accumulées au sein de notre association depuis un bon nombre d'années, car la Commission existe depuis 1925, et ce, grâce à la grande compétence de nos spécialistes, aux contacts que nous avons avec les transporteurs, à notre documentation en matière de tarifs, au fait que nous suivons de près l'évolution des transports au Canada, à l'aide que nous avons accordée à l'industrie ou à certains groupements de l'industrie lors des négociations avec les transporteurs au sujet de tarifs et de services de même qu'à toute une gamme d'autres facteurs.

[Text]

Mr. Suluk: Subsidies you mean?

Mr. Dickson: No, not in that area—the question of negotiating rates with the carriers. The subsidy program is in place; and we have been a very vocal and, hopefully, effective organization in supporting the continuance, maintenance, of that assistance program, but we do not provide any subsidy dollars, nor do we provide any grants or anything like that. It has been through negotiations and work with the carriers.

My chairman is going to add something more.

• 1000

Mr. Key: I am just going to try to simplify what Craig is saying.

A shipper in Atlantic Canada locates a new market for his product somewhere in North America or the world. He probably then would go to our commission and say, hey, I have a deal somewhere; how can I get the goods there in the most efficient and lowest-cost way? That is where Craig's expertise, and Ramsay's, which they are so modest about, come into play and do a service for the shipper.

The Chairman: We thank you very much for appearing today, Mr. Key, Mr. Dickson, Mr. Armitage. I must say it was very reasonable to have you here first, because of your background and fundamental interest and knowledge of the transportation industry in Atlantic Canada.

Mr. Key: Thank you very much, Mr. Chairman.

• 1005

The Chairman: Thank you, Mr. Key. Now, the P.E.I. Potato Marketing Board, and appearing on behalf of them, I understand, is John Robinson, who is Vice-President of Eric Robinson Incorporated; and Gerry Fougere, who is the Director of Transportation of the P.E.I. Potato Marketing Board. Welcome, gentlemen. You sent us a brief earlier, and you have presented us with another brief today. The format, in a general way—and other witnesses sitting here can sort of prepare themselves—is that in view of the restricted time, we have 14 witnesses at the moment for today. It is a long day, and if we could get an overview of your brief and then get to the questions and answers which, frankly, gets more information than a long monologue. Mr. Robinson and Mr. Fougere welcome and introduce yourselves.

Mr. John Robinson (P.E.I. Potato Marketing Board, and Vice-President, Eric Robinson Inc.): Thank you, Mr. Chairman. I am involved in the potato industry as a private shipper. Appearing with me today is Mr. Gerry Fougere, and Mr. Fougere is the Director of Transportation for the P.E.I. Potato Marketing Board. We appreciate the opportunity to appear before this committee this morning, and Mr. Fougere will

[Translation]

M. Suluk: Vous parlez de subventions?

M. Dickson: Non, du moins pas dans le contexte des négociations avec les transporteurs au sujet des tarifs. Le programme de subvention est déjà en place et nous avons, du moins je l'espère, appuyé ce programme de façon très vigoureuse et demandé son maintien en place. Toutefois, nous n'accordons pas de subvention, ni aucune aide semblable. Notre travail s'est accompli par le biais de négociations et de contacts avec les transporteurs.

Le président va vous en dire plus long.

M. Key: Je vais essayer de reprendre les propos de Craig dans une forme plus simple.

Supposons qu'un expéditeur du Canada atlantique repère un nouveau marché pour son produit quelque part en Amérique du Nord ou ailleurs au monde. Normalement, il s'adresserait ensuite à la Commission pour lui signaler qu'il a repéré un débouché alléchant et pour lui demander comment il peut pénétrer ce marché de la façon la plus efficace et la plus rentable. C'est à ce moment qu'interviendraient Craig et Ramsay, en se reportant à leurs grandes compétences au sujet desquelles ils ont été si modestes, afin de venir en aide à l'expéditeur.

Le président: Messieurs Key, Dickson et Armitage, je vous remercie beaucoup d'avoir comparu aujourd'hui. Il est tout à fait opportun que vous ayez comparu en premier car les renseignements de base et l'intérêt que vous manifestez à l'industrie des transports dans la région Atlantique nous ont permis de cerner la question.

M. Key: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Key. Nous accueillons maintenant M. Gerry Fougere, directeur des transports du P.E.I. Potato Marketing Board et M. John Robinson, vice-président de Eric Robinson Incorporated, qui représentent le P.E.I. Potato Marketing Board. Messieurs, soyez les bienvenus. Vous nous aviez déjà fait parvenir un mémoire et vous nous en présentez un autre aujourd'hui. De la façon dont les choses se présentent—et je dis cela aussi pour que les autres témoins puissent se préparer—notre temps est compté. Nous avons déjà 14 témoins à entendre aujourd'hui. La journée s'annonce longue. J'apprécierais que vous nous donniez un aperçu de votre mémoire pour que nous puissions ensuite passer à la période de questions et réponses qui permet, pour être franc, d'obtenir plus d'informations qu'un long monologue. Monsieur Robinson et monsieur Fougere, je vous souhaite la bienvenue et vous prie de vous présenter.

M. John Robinson (P.E.I. Marketing Board, et vice-président de Eric Robinson Inc.): Merci, monsieur le président. Je travaille dans le domaine de la culture de la pomme de terre en qualité d'expéditeur privé. La personne qui m'accompagne aujourd'hui est M. Gerry Fougere, directeur des transports du P.E.I. Potato Marketing Board. Nous apprécions l'occasion qui nous est offerte ce matin de témoigner devant

[Texte]

present our brief in whatever format you would like us to cover it. Would you like us to go through the whole thing?

The Chairman: Mr. Robinson, Mr. Fougere, for your benefit you can do it whatever way you want, frankly. If you read it, there is not going to be any time for questions. I would like you to give us the highlights of your concerns, and then we throw it open for questions.

Mr. Gerry Fougere (Director of Transportation, P.E.I. Potato Marketing Board): Mr. Chairman, commissioners, ladies and gentlemen. If it is your wish that we do not read it, then I guess, probably, the highlights would be our concern over confidential contracting. Perhaps, it might be easiest if I just read that area. The introduction page is in writing so that you would know our background. If I just read, probably, our concern over confidential contracting, and that gets to be our major concern. then, if there are any other questions, we can go into the rest of it.

The Chairman: Perhaps, for the edification of members who are not from Atlantic Canada, you could just give us the highlights of your organization, and how important potatoes are on the island, and then get into the confidential contract.

Mr. Fougere: The Potato Marketing Board, representing the P.E.I. potato industry, is pleased to have the opportunity to present its concerns regarding *Freedom to Move* to the Standing Committee on Transport. The Potato Marketing Board consists of three elected representatives from each county of Prince Edward Island—Kings, Queens and Prince—for a total of nine, who have a three-year rotation with three new elected members each year. The P.E.I. Potato Marketing Board has three members representing dealers and six representing the potato producers of Prince Edward Island. The committees of the Potato Marketing Board are selected from the nine elected board members who deal with the various issues within the potato industry, and transportation is one of those key committees.

The Prince Edward Island Potato Marketing Board, which operates under 1956 federal legislation, with extension of powers from the federal Cabinet to the provincial Cabinet and then to the board, has always given top priority to the importance of transportation. The P.E.I. potato industry is egressive, with potato acreage at 76,000 acres in 1985, compared to 46,000 acres in 1975. The P.E.I. potato industry is alive and going forward. P.E.I. potato shipments represent one of the largest volumes of west-bound freight moving from atlantic Canada to the Quebec-Ontario markets. Presently, transportation costs represent more than one-third of the wholesale-selling price of potatoes in Ontario and Quebec. Transportation costs have a tremendous impact on the island potato

[Traduction]

votre comité. M. Fougere présentera notre mémoire de la façon dont vous souhaiterez qu'il le fasse. Désirez-vous que nous lisions le mémoire en entier?

Le président: Monsieur Robinson, monsieur Fougere, libre à vous. Si vous décidez de le lire, nous n'aurons pas suffisamment de temps pour poser des questions. J'aimerais plutôt que vous nous fassiez part des principales préoccupations que vous avez et que nous passions ensuite aux questions.

M. Gerry Fougere (directeur des transports, P.E.I. Potato Marketing Board): Monsieur le président, messieurs les commissaires, mesdames et messieurs. Si vous préférez que nous ne lisions pas notre mémoire, je crois alors que je pourrais probablement dire que la principale préoccupation que nous ayons porte sur les contrats confidentiels. Il serait peut-être plus facile que je lise la partie de notre mémoire qui porte sur cet aspect. L'introduction de notre document vous permettra de connaître nos antécédents. Si vous me permettez, j'aimerais pouvoir lire ce que nous disons des contrats confidentiels car c'est là le principal objet de nos inquiétudes. Par la suite, s'il y a d'autres questions, nous pourrions nous reporter aux autres aspects qui y sont traités.

Le président: Il serait peut-être bon, au profit des membres du Comité qui ne sont pas de l'Atlantique, que vous nous donniez une description de votre organisme dans les grandes lignes et que vous nous parliez ensuite de l'importance de la culture de la pomme de terre sur l'Île-du-Prince-Édouard avant d'aborder la question des contrats confidentiels.

M. Fougere: Le Potato Marketing Board, qui représente l'industrie de la culture de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, est heureux de l'occasion qui lui est offerte de faire part des craintes qu'il entretient à l'égard du document *Aller sans entraves* au Comité permanent des transports. Le Potato Marketing Board se compose de trois représentants élus de chaque comté de l'Île-du-Prince-Édouard—les comtés de Kings, de Queens et de Prince—donc de neuf membres qui sont nommés par rotation pour un mandat de trois ans et donc trois nouveaux membres sont élus chaque année. Trois membres du P.E.I. Potato Marketing Board représentent les concessionnaires et six autres représentent les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Les comités du Potato Marketing Board sont formés de membres élus et traitent des diverses questions qui intéressent l'industrie de la culture de la pomme de terre. Le Comité des transports est l'un des principaux comités de notre organisme.

Le Potato Marketing Board de l'Île-du-Prince-Édouard dont l'administration relève d'une loi adoptée en 1956 par le gouvernement fédéral qui a transféré ses pouvoirs en la matière au gouvernement provincial qui en a à son tour confié la responsabilité à notre conseil, a toujours considéré les transports comme une priorité de première importance. À l'Île-du-Prince-Édouard, l'industrie de la culture de la pomme de terre a beaucoup d'allant. En 1975, elle occupait 46,000 acres et en 1985, elle en occupe maintenant 76,000. Notre industrie se porte bien et progresse à grands pas. Les expéditions de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard représentent l'une des plus importantes quantités de marchandises à destination de l'Ouest en provenance de l'Atlantique vers les marchés du

[Text]

industry's ability to participate in this, our most important market.

The Chairman: That is good.

Mr. Fougere: That is far enough there. Did you want me to go directly into the area of confidential contract, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, I think that would be helpful.

Mr. Fougere: Okay. One of the most important aspects of the white paper deals with confidential contracts on domestic and import-export traffic. P.E.I. is of the opinion that this is the most significant part of the entire proposal. The potato industry is of the opinion that confidential contracting will create competition and loss of revenue in areas of Canada where two or more railways are competing for the same business. This loss of revenue will be recovered in the areas where the railways have a captive market such as P.E.I.

• 1010

The industry is concerned that confidential contracts and rebates could lead to the loss of benefits under the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. The Potato Marketing Board represents many small potato shippers who could be discriminated against because proposed legislation favours larger national shippers who may be able to receive more favourable rates because of volume and a variety of products from a number of shipping points and the competition of two railways. The island potato shippers are in a very competitive business and it is important for them to be able to track or monitor the transportation costs of their competitors. This ability will be lost with the provision of confidential contracting. The island potato industry submits that a third-party appeal process of confidential contracts should be implemented if confidential contracts are introduced.

P.E.I. is of the opinion that an assessment of the impact of the proposed policy changes on the potato industry and federal action taken to correct any negative impact would take so long that many island potato growers would be put out of business. That, Mr. Chairman, I think is probably the key that we see as our greatest concern within it. There are some others, but that one would be the key.

[Translation]

Québec et de l'Ontario. À l'heure actuelle, les frais de transport représentent plus du tiers du prix de gros des pommes de terre vendues dans ces deux provinces. Ces coûts ont une très grande incidence sur notre capacité concurrentielle dans le marché le plus important que nous possédions.

Le président: C'est bon.

M. Fougere: Oui, cela suffit. Voulez-vous que j'enchaîne immédiatement sur la question des marchés confidentiels, monsieur le président?

Le président: Oui, je crois que cela nous aiderait davantage.

M. Fougere: Bien, l'un des plus importants aspects du Livre blanc porte sur les contrats confidentiels dans le cadre du transport à l'échelle nationale et du transport relatif aux importations et aux exportations. L'Île-du-Prince-Édouard considère ces marchés comme la plus importante partie de la proposition dans son ensemble. Nous, les gens de l'industrie de la culture de la pomme de terre, considérons que ces marchés vont engendrer de la concurrence et entraîner des pertes de revenu dans des régions du Canada où deux ou plusieurs sociétés de transport ferroviaire se font déjà concurrence. Nous pensons que les sociétés de transport ferroviaire vont récupérer ces pertes dans les régions où elles possèdent un marché captif, comme à l'Île-du-Prince-Édouard.

L'industrie craint que les contrats confidentiels et les remises entraînent une baisse des bénéfices en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. Le *Potato Marketing Board* représente un très grand nombre de petites entreprises d'expédition de pommes de terre qui pourraient faire l'objet de discrimination parce que la loi proposée favorise les gros expéditeurs d'importance nationale, qui peuvent se voir accorder des tarifs plus favorables en raison de la quantité et de la variété des produits qu'ils expédient depuis nombreux points à travers le pays et de la concurrence que se livrent deux sociétés ferroviaires. Les expéditeurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard sont dans un secteur où la concurrence est très grande et il est important qu'ils puissent surveiller les fluctuations des frais de transport de leurs concurrents. Les contrats confidentiels leur enlèveront cette possibilité. Si l'on décide d'adopter le principe des contrats confidentiels, l'industrie de la culture de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard propose que l'on mette en place un processus d'appel auprès d'une tierce partie à laquelle ils pourront s'adresser pour faire trancher un différend survenant à l'égard de contrats confidentiels.

Nous croyons que l'évaluation des conséquences des modifications de politique proposées sur l'industrie de la culture de la pomme de terre, et l'adoption par le gouvernement fédéral de mesures destinées à corriger tout effet négatif, prendraient tellement de temps qu'un nombre considérable d'agriculteurs de l'île auraient fait faillite avant que les résultats ne s'en fassent sentir. Monsieur le président, c'est probablement là l'aspect qui nous inquiète le plus. Il y en a encore quelques autres, mais c'est le plus important, je crois.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fougere. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Thank you very much for your brief. I appreciate your concerns; we have had similar concerns from a few other witnesses. Really, the government is proposing, as I read it in their white paper, an opening up of the transportation industry regarding freight rates and easing entry and exit and so forth. In the name of the free and open marketplace and competition, they are giving you their version of free enterprise. The confidential rate thing would be something that would be allowed for any shipper and transporter to negotiate, and the devil take the hindmost.

I take it you are completely opposed to confidential rates, but if they are going to be in you want some way of being able to get at it and get at it quickly.

Mr. J. Robinson: Yes, Mr. Chairman. We were faced with this difficulty of having the opportunity to participate in the APTC, a preparation of position. We were in the rather awkward position that we did not agree and could not agree with the APTC in their analysis that since there were differences of opinion about confidential contracting they could not take a definite stand one way or the other. We definitely want to make a definite statement on confidential contracting.

The situation is basically that we presently enjoy a relatively good mix of modal competition, we enjoy relatively satisfactory rates for the shipment of our goods to central Canada, and we are very apprehensive about any change in policy that might upset that situation. Mr. Fougere listed a number of the areas that would create concern. So our basic position would be that we would oppose confidential contracting. Now, as you said, we went on to suggest at least some items that would minimize the impact of confidential contracting. But to keep the record straight, we just plain oppose the concept.

The Chairman: That is very clear. There is not much more sense in asking questions, but it is good to get very clear opinions; that is what we want from the witnesses.

Mr. Benjamin: I had the pleasure of being on your beautiful island three or four weeks ago, and many people there expressed grave concern about CN abandoning rail lines. I understand they have an application to abandon another piece now, do they not, in P.E.I.?

Mr. Fougere: That hearing has taken place. It was the line to Tignish, and we were successful in our presentation of brief to have them retain that line. The briefs were so strong in retention that the commission set a precedent and made a ruling within four minutes to retain. The only thing they did do, in the normal time to renew it . . . Another look at it is five

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fougere. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je vous remercie du mémoire que vous nous avez présenté. Je comprends les craintes que vous avez; quelques autres témoins nous ont d'ailleurs manifesté à peu près les mêmes. En réalité, le gouvernement propose, si je me fie à ce que je peux lire dans son Livre blanc, une ouverture dans le domaine des transports en ce qui a trait aux tarifs, et entend faciliter l'entrée et la sortie des marchandises, et ainsi de suite. Au nom de la liberté et de l'ouverture du marché et de la concurrence, le gouvernement vous offre sa définition de la libre entreprise. Le tarif confidentiel serait un prix que tout expéditeur et transporteur pourraient négocier et chacun pour soi et Dieu pour tous.

Je crois comprendre que vous vous opposez totalement aux tarifs confidentiels, mais si on les impose, vous voulez pouvoir contester et pouvoir le faire rapidement.

M. J. Robinson: Oui, monsieur le président. Nous avons eu l'occasion de participer avec l'APTC à la préparation d'un énoncé de principe et cela nous a causé certaines difficultés. Nous nous sommes retrouvés dans la position plutôt inconfortable de ne pas être d'accord et de ne pas pouvoir être d'accord avec l'APTC dans son analyse; cet organisme soutient en effet qu'étant donné qu'il y a des divergences d'opinion au sujet des contrats confidentiels, il ne peut se prononcer de façon définitive ni d'un côté ni de l'autre. Quant à nous, notre décision est bel et bien arrêtée en ce qui a trait au marché confidentiel.

Fondamentalement, le dosage de la concurrence parmi les divers moyens de transport dont nous disposons est relativement bon, nous sommes relativement satisfaits des tarifs pour le transport de nos marchandises vers le centre du Canada et nous redoutons beaucoup tout changement qui pourrait ébranler cette situation. M. Fougere a énuméré un certain nombre des aspects qui nous inquiètent. Fondamentalement, nous sommes donc contre l'application des marchés confidentiels. Cependant, comme vous l'avez souligné, nous avons suggéré un certain nombre de possibilités qui pourrait venir atténuer les répercussions des contrats confidentiels. Mais pour tout dire, nous sommes carrément opposés au concept.

Le président: Voilà qui est clair. Toute question n'a désormais plus d'utilité, mais il est bon de pouvoir obtenir des avis non équivoques; c'est d'ailleurs ce que nous voulons obtenir des témoins.

M. Benjamin: J'ai eu le plaisir de faire une brève visite dans votre merveilleuse île il y a de cela trois ou quatre semaines et bien des gens m'ont exprimé les graves craintes qu'ils éprouvaient devant l'abandon de certaines lignes par le CN. Je crois que le CN a aussi demandé d'annuler le service sur une autre ligne de l'Île-du-Prince-Édouard, n'est-ce pas?

M. Fougere: Cette audience a déjà eu lieu. Il s'agissait de la ligne à destination de Tignish, et nous avons réussi, grâce à la présentation d'un mémoire, à faire en sorte que le service soit maintenu. Les mémoires qu'a reçus la commission pour appuyer le maintien du service étaient si bien fondés qu'elle a établi un précédent en décidant du maintien du service en

[Text]

years; they are going to take another look at it within three years.

• 1015

Mr. Benjamin: That is good news, at least for three years. But you would like to see kept in place some real strictures and protection on the matter of branch lines.

Mr. Fougere: Yes.

Mr. Benjamin: By the way, I notice you mentioned that many of the branch lines in western Canada are protected under the Western Grain Transportation Act. Do not bet on that too long, either. I expect we are going to lose at least another 2,000 miles of track, with or without the WGTA, so the risk is in that region as well as yours.

The Chairman: I can tell the witnesses, as Mr. Benjamin looks for his last question, that even though you have orally addressed only the confidential contract, your brief is part of the record and is being assessed in detail by our staff. I do not want any witnesses to feel they are getting short shrift. Quite frankly, they are the ones who really analyse the details and all the other points you mention. But I do appreciate and commend you for directing our attention to the fundamentals that you can see on these confidential contracts, and your answer was very clear.

Mr. Benjamin: I take it you would like to see, then, something in our report and something in the legislation that maintains... Let us suppose there is a new National Transportation Act and then there is a new regulatory agency replacing the CTC. You would want us to have in our report recommending for legislation that decisions made by the CTC on branch line abandonment be kept in place; for example, the decision you got just a few days ago. Otherwise, that would be at risk if CTC goes out the window, would it not?

Mr. J. Robinson: Yes, that is correct.

Mr. Benjamin: You want that kept in the legislation. Okay. I like your brief; it helps my case a little.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Robinson.

We are starting to get our multitude of witnesses here, and we had the lead witnesses. We gave them an hour and we are moving very quickly here. I do not know if the committee members want to get into the format we used earlier with one questioner from each side, especially where witnesses are very clear on their opinions. At the moment it is Mr. Cochrane, and I have Mr. Tobin next. Looking at the schedule, any time we can make is going to be time well made. Let us just see how we go after the first round.

Mr. Cochrane.

[Translation]

quatre minutes. Elle a prévu deux réexamens de la situation, l'un dans trois ans et l'autre dans cinq ans.

M. Benjamin: C'est très encourageant, tout au moins pour ces trois années. Vous voudriez cependant que l'on assure une certaine protection ou garantie en ce qui a trait aux embranchements.

M. Fougere: Oui.

M. Benjamin: Vous avez signalé qu'un bon nombre d'embranchements dans l'Ouest du Canada sont protégés par les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Si j'étais vous, je ne compterais pas trop là-dessus. Je crois que nous perdrons encore au moins 2,000 milles de voies ferrées, en dépit de l'existence de cette Loi; ainsi, il existe des risques dans cette région comme dans la vôtre.

Le président: Pendant que M. Benjamin prépare sa dernière question, je signale aux témoins que même si ces commentaires n'ont porté que sur la passation de contrats confidentiels, son mémoire sera versé au dossier et est d'ailleurs étudié en détail par le personnel du Comité. Je ne veux pas que des témoins pensent qu'on ne leur accorde pas l'attention qu'ils méritent. Pour être honnête, c'est le personnel du Comité qui analyse les détails et tous les problèmes que vous signalez. Je tiens à vous remercier d'avoir attiré notre attention sur les problèmes fondamentaux que soulèvent les contrats confidentiels; votre réponse était fort précise.

M. Benjamin: Vous voudriez donc que nous recommandions dans notre rapport et que la loi propose le maintien... Supposons donc que le gouvernement adopte une nouvelle Loi nationale sur les transports et qu'il mette sur pied un nouvel organisme de réglementation qui remplacerait la CCT. Vous voudriez que nous recommandions dans notre rapport que les décisions prises par la CCT sur l'abandon des embranchements soient maintenues; par exemple, je pense à la décision qui a été prise il y a quelques jours. Si la CCT disparaissait, cette décision ne pourrait-elle pas être modifiée?

M. J. Robinson: Si.

M. Benjamin: Vous voulez donc que la loi comporte des dispositions à cet égard. C'est bien. J'ai bien aimé votre mémoire puisqu'il appuie en quelque sorte ma position.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Robinson.

Nous avons déjà entendu le premier de tous les témoins qui comparaitront devant nous aujourd'hui. Nous avons offert au premier groupe une heure, et tout se déroule assez rapidement ce matin. Je ne sais pas si les députés désirent que l'on procède comme par le passé; en effet, un député de chaque parti pouvait poser des questions. Il est particulièrement utile de procéder de cette façon lorsque les témoins ont une position bien arrêtée sur la question. D'après ma liste, M. Cochrane puis M. Tobin poseront les premières questions. Compte tenu du programme de la journée, cela nous permettra peut-être de gagner du temps. Après le premier tour, nous déciderons de la façon de procéder.

Monsieur Cochrane.

[Texte]

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

At one time I see you were 100% reliant upon rail for transporting the potatoes to Ontario and Quebec markets. Now that rail obviously has dropped to 33% and we are down to 20% with piggyback and 47% with trucks, is there not some measure of protection built into the fact that you have obviously diversified from your original method of transportation? We are talking about confidential contracts only with regard to the rail industry.

Mr. J. Robinson: There are two points. The first point would be that our product is hauled in a back-haul situation. We load only rail cars, piggyback trucks, trailers and highway trailers that are available, empty, somewhere in the Atlantic region. So we take basically what is offered to us. Second, the railroad has traditionally been the price setter. They have essentially been the leader in setting the price, and the other modes have been following behind, setting their rates just high enough that they continue to get the share of business but not high enough to discourage that business.

Mr. Cochrane: One of the suggestions I gleaned, at least, from the Atlantic Provinces Transport Commission's reservations about it was the fact that it would perhaps put us into a disadvantageous position in Atlantic Canada compared perhaps to central Canada. Since you are into a back-haul situation, and if there were something which obviously aided or facilitated the shipment of goods from central Canada to Atlantic Canada, would you not therefore be in a more competitive situation to ship it back? Since CN would have the rail cars here empty, they would be able to attract, because of the confidential contracts, some people who want to move it from central Canada to eastern Canada. Therefore, rather than ship them back empty, would you not be in a beneficial situation, or would your situation not be improved?

• 1020

Mr. J. Robinson: If your assumption is correct that confidential contracting would create lower rates eastbound.

I just do not see why there would be cheaper rates eastbound because of confidential contracting. It is a fiercely competitive business at the moment between modes and between companies. I see no situation that would create a lower rate eastbound than presently exists on any mode.

Mr. Cochrane: Are you drawing that inference from the fact that if we are going to suffer in Atlantic Canada as a result then—I guess I should not put it that way—we should not be hurt both ways?

[Traduction]

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je constate qu'à une époque le transport des pommes de terre vers l'Ontario et le Québec se faisaient uniquement par train. Aujourd'hui, 33 p. 100 du transport se fait par train, 20 p. 100 par ferroutage et 47 p. 100 par camion; le simple fait que vous utilisiez divers moyens de transport ne protège-t-il pas votre marché? Quand nous parlons de contrats confidentiels, nous ne parlons que du secteur ferroviaire.

M. J. Robinson: La situation est caractérisée par deux grands éléments. Tout d'abord, notre produit est transporté en voyage de retour. Nous chargeons notre produit à bord de wagons, de camions de ferroutage, de remorques et de remorqueurs routières qui sont vides dans une région particulière des provinces maritimes. Nous nous servons des moyens de transport qu'on nous offre. De plus, c'est le secteur ferroviaire qui établit les prix. En effet, ce sont les sociétés ferroviaires qui établissent un prix puis les autres secteurs leur emboîtent le pas, établissant leurs taux à un niveau suffisamment élevé pour continuer à obtenir une part du marché; cependant, ces autres secteurs n'établissent pas leurs taux à un niveau qui entraînerait une concentration des activités de transports dans un secteur particulier.

M. Cochrane: D'après ce que j'ai compris, tout au moins en étudiant les préoccupations de la Commission des transports des provinces Atlantique, on craint que la région de l'Atlantique se trouverait dans une position de désavantage en comparaison avec la région centrale du Canada. Vous expédiez vos marchandises lors de «voyages de retour»; si cela facilitait clairement le transport de marchandises provenant du centre du pays à destination de la région Atlantique, votre position concurrentielle ne serait-elle pas améliorée si vous vous serviez des mêmes moyens pour expédier vos marchandises vers le centre du pays? Puisque les wagons du CN seraient vides lorsqu'ils sont ici, en raison des contrats confidentiels, il serait possible d'intéresser ceux qui veulent transporter leurs marchandises du centre du Canada vers l'est du pays. Au lieu de renvoyer ces wagons vides, ne serait-il pas avantageux de s'en servir pour le voyage de retour? N'y gagneriez-vous pas?

M. J. Robinson: Si vous avez raison de dire que la passation de contrats confidentiels entraînera des tarifs plus faibles pour le transport des marchandises vers l'Est.

Je ne vois vraiment pas comment la passation de contrats confidentiels pourrait assurer ces avantages. Il existe actuellement une très vive concurrence entre les divers moyens de transport et les diverses sociétés qui offrent ces services. Je ne vois vraiment pas comment on pourrait assurer des taux plus avantageux pour le transport des marchandises vers l'est du Canada.

M. Cochrane: Dites-vous cela parce que vous craignez que si l'est du Canada doit souffrir—et je ne devrais peut-être pas employer ce terme—en raison de la déréglementation, il ne devrait pas être victime de tarifs plus élevés dans les deux directions?

[Text]

Mr. J. Robinson: In our brief we addressed the point that we are apprehensive of increases in freight costs westbound because we are essentially in a captive situation with CN. They do haul almost 50% of our traffic and they do set the price. If CN, for example, has to recover losses that they incur in other areas of the region because of confidential contracting—using your example, eastbound—then they will have to charge more westbound to make up their loss.

Mr. Cochrane: Would they ship back empty cars? Are you suggesting that they are going to have cars in Atlantic Canada that are empty that they are going just to put back on the train and take back with nothing in them?

Mr. J. Robinson: That would be one option versus the expense of taking those cars to Prince Edward Island and loading them, yes.

Mr. Cochrane: Okay.

On page 6 of what I think must be the first brief—at least the letterhead is on the front—you say:

It is important for them to be able to track or monitor the transportation cost of their competitors.

Are all of the island potato producers represented by the Prince Edward Island Potato Marketing Board?

Mr. J. Robinson: Yes, they are.

Mr. Cochrane: So who are the competitors as far as the individual producers on the island are concerned—the New Brunswick potato growers?

Mr. J. Robinson: The reference here is twofold. The reference is to shippers within Prince Edward Island—we are a mixture of small private companies and national companies—and the second reference would be to competing with producers from other areas of Canada, including New Brunswick.

Mr. Cochrane: What percentage of the Canadian potato-growing industry would we represent between New Brunswick and Prince Edward Island?

Mr. J. Robinson: In relation to which market?

Mr. Cochrane: In the potato market.

Mr. J. Robinson: What destination?

Mr. Cochrane: National.

Mr. J. Robinson: There is no easy answer to that question. Each of Quebec and Ontario produce about 20% of the Canadian production and P.E.I. produces a bit more than 20% and New Brunswick produces about 20%. However, everyone ships to or shares different markets. So we ship from P.E.I. into Quebec and Ontario. Our heavy market and shipment period is from about December 1 through until we run out of product some time in May. So at that point we would repre-

[Translation]

M. J. Robinson: Dans notre mémoire, nous signalons que nous craignons que les tarifs de transport des marchandises vers l'Ouest n'augmentent puisque nous sommes des expéditeurs captifs du CN. En effet, cette société transporte près de 50 p. 100 de nos marchandises, et c'est elle qui établit les prix. Si cette société, par exemple, doit compenser des pertes qu'elle a enregistrées dans d'autres régions de l'Est en raison des contrats confidentiels pour le transport des marchandises vers l'Est, pour reprendre votre exemple, elle devra prévoir des tarifs plus élevés pour le transport des marchandises vers l'Ouest.

M. Cochrane: Retournerait-elle des wagons vides? Dites-vous qu'il y aura des wagons vides dans la région Atlantique, des wagons vides qui repartiront vers l'Ouest sans être chargés?

M. J. Robinson: On pourrait décider de procéder de cette façon plutôt que d'envoyer ces wagons à l'Île-du-Prince-Édouard et de les charger là-bas.

M. Cochrane: C'est bien.

A la page 6 du mémoire dont la première page porte l'entête officiel de votre groupe—vous dites:

Il faut que ces groupes puissent être au courant des tarifs que doivent payer leurs concurrents pour le transport de leurs produits.

L'Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard représente-t-il tous les producteurs de pommes de terre de l'île?

M. J. Robinson: Oui.

M. Cochrane: Qui sont alors les concurrents des producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard—les producteurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick?

M. J. Robinson: Le terme concurrents dans cette citation représente deux groupes distincts: les expéditeurs de l'Île-du-Prince-Édouard—un ensemble de petites compagnies privées et de compagnies nationales—et les producteurs qui livrent concurrence aux producteurs des autres régions du Canada, y compris le Nouveau-Brunswick.

M. Cochrane: Pouvez-vous nous dire quelle est l'importance relative de la production de pommes de terre au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard en comparaison avec le secteur de production des pommes de terre canadien?

M. J. Robinson: Sur quel marché?

M. Cochrane: Le marché des pommes de terre.

M. J. Robinson: Vers quelle destination?

M. Cochrane: Le marché national.

M. J. Robinson: Il est assez difficile de répondre de cette question. La province de Québec et l'Ontario produisent chacune environ 20 p. 100 des pommes de terre cultivées au pays; l'Île-du-Prince-Édouard produit un peu plus de 20 p. 100 et le Nouveau-Brunswick environ 20 p. 100. Toutefois, chaque province achemine son produit vers chacun des marchés; elle partage donc ces marchés. Ainsi, les producteurs de l'Île-du-Prince-Édouard acheminent leurs produits vers le Québec et

[Texte]

sent, say, 50% of the Quebec/Ontario market share. At other times of the year we would have no market share in Quebec and Ontario and some other producer in the area would have 100% of it.

Mr. Cochrane: The last question: If there was a proviso that confidential contracts be based on a full cost recovery—that is the bottom line; in other words, they cannot ship for less than cost—would the concept then find more support from the marketing board on the island?

Mr. J. Robinson: It is very difficult to conceive of a confidential contract that has to conform to some sort of regulation. It is no longer a confidential contract then. As I understand the confidential contract, it is a shipper and a carrier sitting down with a blank sheet of paper and devising a deal satisfactory to both people, regardless of other laws.

Mr. Cochrane: You mentioned earlier, or there was some expression of concern—in fact, I believe it is in your brief—that if someone was shipping eastbound at a discount then it would cost you more to ship westbound because they are going to make up the money on the backs of the poor Maritimers, so to speak. If there was a bottom line that there could not be a contract less than the actual cost, then would that allay some of the fears, at least, that you have expressed?

Mr. J. Robinson: I suppose so, but shippers have more than one confidential contract and one contract could be advantageous in one direction but disadvantageous in another direction or another product or another destination. So I do not see how any regulatory agency could ever sort out what, in fact, the rate was that was being charged on a confidential contract. Who knows what trade-offs are being offered or penalized somewhere else?

• 1025

Mr. Cochrane: Okay, I guess the point was missed somewhere in there. There was some suspicion that we were going to subsidize, if there was shipping from central Canada to eastern Canada that was below cost on the confidential contract, that we were going to have to perhaps pay more to get it back, to make up the difference. But what we are suggesting is that if everything had to be at least . . . you know, the costs were covered on a compensatory basis, I wondered if that would solve some of the problems. But you obviously feel not.

Mr. J. Robinson: I have no argument with the concept that it is a good idea. I do not see any practical way that you could, in fact, ever know what the rate was that was being charged.

Mr. Cochrane: Presumably there would be a proviso that you could not do it "less than . . ."

Okay, that is all. Thank you.

[Traduction]

l'Ontario. Notre période de pointe commence aux environs du 1^{er} décembre et prend fin lorsque nous avons éliminé nos stocks, pendant le mois de mai. Pendant cette période, nous représentons 50 p. 100 du marché du Québec et de l'Ontario. Cependant, pendant d'autres périodes de l'année, nous ne participons pas à ce marché, et c'est un autre producteur qui aurait 100 p. 100 du marché.

M. Cochrane: J'aimerais poser une dernière question. Votre groupe serait-il plus disposé à accepter le principe de la passation de contrats confidentiels si ces derniers devaient refléter les coûts réels? En d'autres mots, il devrait y avoir récupération intégrale des coûts.

M. J. Robinson: Il est très difficile de s'imaginer la passation de contrats confidentiels en fonction de règlements ou de lignes directrices. À ce moment-là, il ne s'agirait plus vraiment de contrats confidentiels. Si j'ai bien compris le principe du contrat confidentiel, un expéditeur et un transporteur établissent des modalités qui conviennent aux deux parties, peu importe les lois ou les modalités qui visent les autres.

M. Cochrane: Vous avez dit plus tôt, ou je crois d'ailleurs que c'était dans votre mémoire, que si une personne obtenait un tarif préférentiel pour expédier des marchandises vers l'Est, il vous en coûterait plus cher pour expédier vos marchandises vers l'Ouest parce que ce serait les pauvres résidents des provinces Maritimes qui devraient payer la note. Si on exigeait que les contrats confidentiels reflètent les coûts réels, croyez-vous que cela permettrait d'apaiser certaines de vos craintes?

M. J. Robinson: Peut-être, mais il ne faut pas oublier que les expéditeurs passent plus d'un contrat confidentiel, et un contrat pourrait présenter des avantages pour le transport à une destination mais un désavantage pour le transport effectué dans l'autre direction, ou pour un autre produit. Donc je ne vois vraiment pas comment un organisme de réglementation, quel qu'il soit, arrive à déterminer quel est le tarif convenu dans le cadre d'un contrat confidentiel. Comment savoir quels avantages ou quelles pénalités figurent ailleurs?

M. Cochrane: Très bien, je crois qu'on a oublié ce point. Certains craignaient que nous allions subventionner l'expédition, si le coût prévu dans un contrat confidentiel visant l'expédition de marchandises du centre du Canada vers l'est était inférieur au coût réel ou encore qu'il faudrait payer plus cher le transport ensuite vers l'ouest afin de compenser ce manque à gagner. Néanmoins, ce que nous suggérons, c'est que s'il fallait au moins . . . Vous voyez ce que je veux dire, si l'on exigeait au moins le versement du coût réel, est-ce que cela ne résoudrait pas certains des problèmes. Manifestement, vous n'êtes pas de cet avis.

M. J. Robinson: C'est une bonne idée, je ne prétends pas le contraire. Toutefois, je ne vois pas comment en pratique il est possible de déterminer quel est le tarif demandé.

M. Cochrane: Je présume que l'on pourrait ajouter l'exigence qu'il faut que ce soit pour « moins que . . . »

C'est tout, très bien. Merci.

[Text]

The Chairman: That is your time, Mr. Cochrane. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. First of all I want to congratulate the Potato Marketing Board of P.E.I. for an excellent, excellent brief which I think points out why people in Atlantic Canada generally are concerned about deregulation of the transportation industry.

I want to say to the gentlemen that they raise a number of matters which tend to fly in the face of testimony we have heard elsewhere across the country.

To move away from confidential contracts and third party appeals for a moment, I look at the submission or the recommendation you have expressed with regard to the Combines Investigation Act, that there be some ability to do group or association negotiation without threat of prosecution under the Combines Investigation Act. I can tell you that we have heard from many other witnesses, in fact, that the Combines Investigation Act ought to be strengthened to prevent just that kind of thing from happening. You point out in your brief, quite rightly, that there is little or no mention of CN Marine or marine services in the package. Coming from Newfoundland, I appreciate your concern that this particular mode of transportation is not addressed. When one looks at the possibility of "user pay" being imposed, versus something that would reflect the cost of the approximate terms of highway travel, versus the true cost of shipping.

I want to ask you, given the kind of concerns you raised, given that they fly in the face—for example, the Combines Investigation Act recommendation—of what we have heard elsewhere in the country, do you not think that it makes the case quite strongly that the premiers' recommendation in St. John's, Newfoundland, some time ago, that transportation be recognized as a key to regional development, up front in any new transportation act, is critical to that act being applied in this country in a way that recognizes regional disparities and regional differences? Because so far, at least, it seems that there is not much willingness, at this stage of the game—that may change after this committee reports—to include that kind of recommendation up front in a new national transportation act.

I would ask you to comment on that, and comment for the members of our committee on the importance of the marine side of the transportation industry in P.E.I. and Atlantic Canada generally.

Mr. J. Robinson: Okay. On the marine side, our brief is quite concise on the point that there is no consideration given in the *Freedom to Move* white paper of the CN Marine car ferry services that are offered in the region. The car ferry system, to Prince Edward Island specifically—I am not that familiar with the Newfoundland one; we have hopes of a tunnel some time but I do not think they do—is experiencing a continued decrease in the level of service being offered by CN Marine. The frequency of crossings are decreasing. The time spent waiting on the pier is increasing dramatically to the point

[Translation]

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Cochrane. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à féliciter l'Office de commercialisation de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard de son excellent mémoire qui explique bien pourquoi les habitants de la région de l'Atlantique s'inquiètent, d'une façon générale, de la déréglementation des transports.

Je tiens à dire aux témoins que leurs propos vont à l'encontre de témoignages que nous avons entendus ailleurs au pays.

Laissons de côté pendant un instant les contrats confidentiels et les appels de tierces parties, et regardons votre demande ou votre recommandation visant la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Vous recommandez qu'il soit possible d'entreprendre des négociations de groupe ou d'association sans risque de poursuites au terme de cette loi. Permettez-moi de vous dire que de nombreux autres témoins nous ont, en fait, dit qu'il fallait étoffer la loi relative aux enquêtes sur les coalitions afin justement d'empêcher ce genre de choses. Vous faites remarquer dans votre mémoire, à juste titre, qu'il est peu ou pas question de CN Marine ou d'autres services maritimes dans le livre blanc. Parce que je viens de Terre-Neuve, je comprends tout à fait que vous vous inquiétiez du fait qu'il n'est pas question de ce mode particulier de transport. Lorsque l'on songe qu'il est possible que l'on impose des droits d'usagers, plutôt que des droits qui se comparent au coût d'utilisation de la grand route, ou au coût réel de l'expédition.

Je veux vous demander, à la lumière de vos préoccupations, puisque vous contredisez—par exemple, votre recommandation visant la loi relative aux enquêtes sur les coalitions—de ce que nous avons entendu ailleurs au pays, si vous ne croyez pas que si l'on veut appliquer toute nouvelle loi sur les transports dans tout le pays de façon à reconnaître les disparités des différences régionales comme le recommandaient fortement les premiers ministres à St-Jean de Terre-Neuve il y a quelques temps, qu'il soit reconnu que le transport constitue un élément clé de l'expansion régionale? En effet, jusqu'à présent, on ne semble pas du tout disposé, du moins à cette étape-ci—ce qui pourrait changer après le rapport du Comité—à inclure dès le départ ce genre de recommandation dans une nouvelle loi nationale sur les transports.

J'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez et que vous disiez également aux membres du comité quelle est l'importance du service de traversiers pour l'Île-du-Prince-Édouard et la région de l'Atlantique en général.

M. J. Robinson: Très bien. En ce qui concerne le service des traversiers, notre mémoire dit très clairement qu'on a pas songé dans le livre blanc 'Aller sans entraves', au service de traversiers de CN Marine dans la région. Le service de traversiers à destination plus particulièrement de l'Île-du-Prince-Édouard—je ne connais pas très bien le service à destination de Terre-Neuve; nous espérons obtenir un tunnel un de ces jours, ce qui n'est pas le cas à l'Île-du-Prince-Édouard—on constate une diminution constante des services offerts par CN Marine. La fréquence des traversées diminue.

[Texte]

now where for us to try to attract a trucker who is empty in Halifax to come to P.E.I. in January or February or March or April to pick up a load and take it to Toronto, versus him going straight back empty or stopping in the Saint John River valley of New Brunswick for a load from our so-called competitors, the difference in time it takes that carrier to come to P.E.I.—the detour to P.E.I. and loading and back, dealing with the car ferry service—is longer than his total driving time from Halifax to Toronto.

• 1030

So we have to have some assurance somewhere in this legislation that in fact we are assured of a viable transportation car-ferry link with the rest of Canada. The frequency of crossings must be such that we can continue to attract carriers to come to our province to carry our product and the rates that are charged are such that we can afford to pay their costs to come.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the basic thrust of deregulation is essentially a movement toward user-pay. It is another way of saying deregulation—unfettered free-enterprise in the marketplace—will decide. In this region there must be some concern that confidential contracts may have an adverse impact on Maritime freight rates, the Atlantic Region Freight Assistance Act . . .

The Chairman: They mentioned that in their report.

Mr. Tobin: A fine brief.

The Chairman: Very specifically.

Mr. Tobin: Fine.

Given that, again I want to ask you about your submission in so far as the Combines Investigation Act is concerned. You indicate you want to be absolved from the possibility of prosecution in having the Potato Marketing Board, the Atlantic Provinces Transportation Commission, etc., negotiate as single entities. Can you explain your concerns in that regard with the current provisions of the Combines Investigation Act, bearing in mind there may well be a toughening of those provisions?

Mr. J. Robinson: In the current situation the shippers of P.E.I., through their marketing board and with the able assistance of the APTC, sit down and negotiate a rail rate with CN Rail, or a rate including piggyback and rail. It is our understanding from reading the *Freedom to Move* paper that this scenario might no longer be a legal procedure. So we want, and we are requesting, that this sort of negotiation be allowed and that it specifically be spelled out in new transportation policy that this procedure can carry on.

We have raised this point with Mr. Thompson, who has assured us that it is okay and do not worry about it. But many of the points we raised received the same answer, and we are very concerned that at the moment we are dealing only with a

[Traduction]

Le temps d'attente augmente de façon marquée, à un point tel qu'il nous est inutile d'essayer d'attirer un camionneur qui est sans chargement à Halifax au mois de janvier, février, mars ou avril à l'Île-du-Prince-Édouard, pour prendre un chargement à destination de Toronto, puisqu'il lui est plus avantageux de retourner sans chargement ou de s'arrêter dans la vallée du fleuve St. John au Nouveau-Brunswick chez nos concurrents tout simplement parce qu'un camionneur perd plus de temps à passer par l'Île-du-Prince-Édouard, à prendre un chargement, à attendre le traversier qu'il lui en faut pour rouler de Halifax à Toronto.

Il faut donc que la loi renferme certaines garanties pour que nous soyons assurés d'un lien avec le reste du Canada grâce à un système de traversier pour automobiles viable. La fréquence des traversées doit nous permettre de continuer à attirer les transporteurs dans notre province pour acheminer nos produits et ce, à des taux qui nous permettront de défrayer les coûts du transport.

M. Tobin: Monsieur le président, le but de la déréglementation est essentiellement d'instaurer un régime de transfert des coûts à l'utilisateur. C'est une autre façon de dire que c'est la déréglementation—la libre entreprise absolue—qui décidera. Dans cette région, on doit sûrement craindre que les contrats confidentiels aient un effet négatif sur les tarifs du transport des marchandises dans les Maritimes, sur l'application de la Loi sur les subventions du transport des marchandises dans la région Atlantique . . .

Le président: Ils le mentionnent dans leur rapport.

M. Tobin: Un excellent mémoire.

Le président: Très spécifiquement.

M. Tobin: Très bien.

À la lumière de cela, j'aimerais vous interroger au sujet de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Vous mentionnez que vous ne voulez pas que le fait que la Commission de commercialisation de la pomme de terre et la Commission des transports des provinces atlantiques, etc., négocient individuellement entraîne la possibilité de poursuites. Pourriez-vous nous expliquer ce qui vous préoccupe au sujet des dispositions actuelles de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, eu égard au fait qu'elles sont susceptibles d'être resserrées?

M. J. Robinson: À l'heure actuelle, par le biais de leur Office de commercialisation et grâce au concours de la CTPA, les expéditeurs de l'Île-du-Prince-Édouard négocient leur tarif ferroviaire avec CN Rail, ou des tarifs comprenant le transport rails-route et rails. D'après notre interprétation du document *Aller sans entraves*, cette procédure ne serait désormais plus légale. En conséquence, nous souhaitons et nous demandons que ce genre de négociation puisse continuer, et que cela soit précisé clairement dans la nouvelle politique des transports.

Nous en avons discuté avec M. Thompson, et il nous a assuré qu'il n'y avait pas de quoi s'en faire. Mais c'est la réponse que nous avons obtenue à de nombreuses questions que nous avons soulevées, et ce qui nous préoccupe beaucoup, c'est

[Text]

white paper, and we are apprehensive that this legislation will somehow or other get passed very quickly, without the opportunity for ourselves specifically to review and have input into the actual reading of the legislation as it is presented.

Mr. Angus: Just a very, very quick question, gentlemen, following up on the whole question of user-pay. Are you aware that amendments to the Canada Shipping Act before Parliament give the Minister of Transport the power to charge back users for Coast Guard services? And do you have any comments on that?

Mr. Fougere: It was just brought to our attention probably within the last two or three weeks. We have asked the assistance of APTC to investigate it, and they have provided me with a copy of the bill. Some conversation has been made by some of our shippers that they were not too greatly concerned, because it was just something to put something in place, and if it ever occurs it could be charged.

But I want to let you know that yes, there are some great concerns. There are some great concerns on behalf of the primary producers, who would see this extra charge-back fee as being imposed on them when they just cannot afford to pay this extra cost. In Prince Edward Island there are both the ice-breaking services and the dredging fees, I think, that we are addressing. At this point in time we are in the preliminary stages of reviewing the act, and I am sure we will be making our position felt when it does come down the road.

• 1035

Mr. Angus: Do it quickly.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

You would consider Mr. Angus' question as very much an extension of your last statement on the marine brief on page 8, that the connection between the mainland and the island is part of the Trans-Canada Highway? There should not be any cost recovery program because it is part of the whole confederation.

Mr. J. Robinson: There is a twofold implication. Our CN Marine points address specifically our ability to deal with our market and serve our market in eastern Canada, where the ice-breaking and dredging services referred to would affect our ability to ship to our seed export markets, specifically those countries on the Mediterranean rim and in South America.

The Chairman: Sometimes you need help to go across the strait.

Mr. J. Robinson: The car ferries are ice-breaking car ferries, and only once in my memory has there ever been a requirement for an ice-breaker to come in and help the car ferries.

The Chairman: Okay, fine.

Do you want one short question, Mr. Gray?

[Translation]

le fait qu'en ce moment nous traitons uniquement du Livre blanc, et nous craignons que la loi soit adoptée très rapidement, sans que nous ayons la possibilité de l'étudier dans ses détails et d'avoir un mot à dire sur les dispositions qu'elle renferme.

M. Angus: Une très très brève question, messieurs, au sujet du principe d'imputabilité de l'utilisateur. Savez-vous que des modifications de la Loi sur la marine marchande du Canada autorisent le ministre des Transports à imputer aux utilisateurs le coût des services de la garde côtière? Et avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

M. Fougere: Cela fait peut-être seulement deux ou trois semaines que nous l'avons appris. Nous avons demandé à la CTPA de faire enquête, et elle m'a procuré une copie du projet de loi. D'après certains de nos expéditeurs, il n'y a pas de quoi trop s'en faire, parce que le système d'imputabilité des coûts aux utilisateurs n'est pas encore en place.

Mais je dois vous dire que oui, cela suscite de grandes préoccupations. Surtout du côté des producteurs de matière première qui n'ont pas les moyens de payer les coûts supplémentaires que leur imposerait ce système. À l'Île-du-Prince-Édouard, cela impliquerait des droits pour des services de brise-glaces et de dragage, je pense. À l'heure actuelle, nous commençons à peine à étudier la loi, et je suis sûr que nous ferons connaître notre position au moment venu.

M. Angus: Faites vite.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Vous considérez sans doute la question de M. Angus comme un prolongement de votre dernière déclaration à la page 8 de votre mémoire sur le transport maritime; c'est-à-dire que le lien entre le continent et l'île fait partie de la Transcanadienne? Il ne devrait pas y avoir de programme de recouvrement des coûts, parce que cela fait partie de la confédération.

M. J. Robinson: Cette question a deux volets. Ce que nous avons dit au sujet de *CN Marine* concerne spécifiquement notre marché et notre capacité de desservir nos marchés de l'Est canadien; alors que les services de brise-glace et de dragage dont on a parlé concernent notre capacité d'expédier nos produits vers nos principaux marchés d'exportation, à savoir les pays de la Méditerranée et de l'Amérique du Sud.

Le président: Vous avez parfois besoin d'aide pour traverser le détroit.

M. J. Robinson: Les traversiers pour automobiles sont des brise-glace, et il est arrivé seulement une fois que nous ayons eu besoin d'un brise-glace pour les dépanner.

Le président: Très bien.

Avez-vous une brève question à poser, monsieur Gray?

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Can we assume, gentlemen, if we go back to confidential rates, which you were proposing, that the big winners in confidential rates will be central Canada and the extremities of the country will be the possible losers?

Mr. J. Robinson: Your point illustrates exactly why you are receiving so many favourable comments on confidential rates and confidential contracting. The large central Canadian industrialized base is very much in favour of confidential contracting. Those business that are part of that system, even in Atlantic Canada, are generally in favour of confidential contracting, where the smaller, independent shipper in the outlying region is against confidential contracting.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gray.

Thank you, gentlemen, for appearing.

Thank you, colleagues, for limiting your questions.

Your two briefs are part of the record and are being dissected in a more detailed way by our staff.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask just . . .

The Chairman: We are a little behind, but . . .

Mr. Benjamin: I would like some information. I just want to know what the situation is regarding the provision of adequate railway cars for the movement of potatoes. I guess you had a perennial shortage of specialized equipment. What is the situation now? Do both railroads provide you with enough cars, as and when you need them?

Mr. J. Robinson: Once again, Mr. Chairman, CN provides us with what equipment they have empty in the region. It is a mixture of rail and piggy-back. And except for peak periods, for two months in the winter-time, we usually have enough capacity for our shipments to central Canada.

Mr. Benjamin: The reefer cars . . . when you are talking about backhauls, such as fairly specialized equipment, there is not much you could backhaul in it, is there?

Mr. J. Robinson: Mr. Chairman, we have access to practically no reefer cars as such. We use a heated, insulated boxcar, essentially. There are some ventilation aspects to it. The unit is a suitable piece of equipment during the cooler shipping periods, but as soon as we start to encounter warmer temperatures in the marketplace, we have to go away from that equipment. By default, we then go to reefer equipment offered by the highway carriers or to the piggy-back equipment, as offered by the railroads.

Mr. Benjamin: In shipments, say, to Ontario, when they are unloaded, there is not much that can be shipped back in them to Atlantic Canada? It is fairly specialized equipment.

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour revenir aux tarifs confidentiels que vous proposez, messieurs, peut-on supposer que les grands gagnants seront le centre du Canada et que les extrémités du pays risquent d'en sortir perdants?

M. J. Robinson: Votre question illustre très bien pourquoi vous entendez tellement de commentaires favorables au sujet des tarifs et des contrats confidentiels. La vaste base industrialisée du centre du Canada est largement en faveur des contrats confidentiels. Les entreprises qui font partie de ce système, même dans la région Atlantique, sont généralement en faveur des contrats confidentiels, alors que les expéditeurs indépendants, plus petits, des régions plus éloignées sont contre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gray.

Merci, messieurs, d'être venus nous rencontrer.

Merci, collègues, d'avoir limité vos questions.

Vos deux mémoires seront consignés au compte rendu et analysés plus en détail par notre personnel.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je . . .

Le président: Nous sommes un peu en retard, mais . . .

M. Benjamin: J'aimerais avoir quelques renseignements. Je voudrais savoir quelle est la situation en ce qui concerne la fourniture de wagons de chemins de fer adéquats pour le transport des pommes de terre. Je pense que vous avez toujours manqué d'équipement spécialisé. Quelle est la situation maintenant? Les deux chemins de fer vous fournissent-ils le nombre de wagons dont vous avez besoin, lorsque vous en avez besoin?

M. J. Robinson: Encore là, monsieur le président, le CN nous fournit l'équipement qu'il a de libre dans la région. C'est-à-dire un mélange de wagons ordinaires et de wagons rail-route. Et sauf pour les périodes de pointe, soit pour deux mois de l'hiver, nous avons habituellement suffisamment d'équipement pour acheminer nos produits vers le centre du Canada.

M. Benjamin: Les wagons réfrigérants . . . quand vous parlez des voyages de retour, ce genre d'équipement relativement spécialisé ne sert pas tellement, n'est-ce pas?

M. J. Robinson: Monsieur le président, nous n'avons presque pas de wagons réfrigérants à notre disposition. Nous utilisons essentiellement des wagons couverts chauffés et isolés. Ils sont dotés de certains systèmes d'aération. Cela suffit amplement par temps frais, mais dès que les températures se réchauffent, nous ne pouvons plus utiliser cet équipement. Nous nous servons alors d'équipement réfrigérant que nous offrent les transporteurs routiers ou de wagons rail-route que nous fournissent les chemins de fer.

M. Benjamin: Quand vous expédiez de la marchandise vers l'Ontario, par exemple, il n'y a pas tellement de choses que vous pouvez ramener vers la région Atlantique, l'équipement étant assez spécialisé?

[Text]

Mr. J. Robinson: We could not afford specialized reefer equipment to ship railcars. That would be out of the question. We have to use what is available. They are insulated boxcars, heated.

Mr. Benjamin: Yes, but are they suitable for loading any other general merchandise?

Mr. J. Robinson: Yes, they are the general car used by the government.

Mr. Benjamin: They can be used both ways then?

Mr. J. Robinson: They are multipurpose, yes.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin.

I would like to again thank the witnesses very much for appearing.

I would like to call the next witness now, which is the Atlantic Provinces Trucking Association. I understand, Mr. Dale Elliott, its executive director, will be appearing with the president and the chairman of the association. So if they are in the room and ready, and I think they are, we welcome you to the table. Mr. Drury, you are the president of the association so, for purposes of the record and to identify the witnesses, could you identify those with you at the table? You have been sitting there in the audience. We have your brief, which has been circulated. As with other witnesses, if you could give us an overview, we would then start the questions.

• 1040

Mr. Don Drury (President, Drury's Transfer, Atlantic Provinces Trucking Association): Thank you, Mr. Chairman. I wish to introduce the executive director of the Atlantic Provinces Trucking Association, Dale Elliott; the general manager of Pole Star Transport of Hantsport, Nova Scotia, Mr. Ted Fraser; the president of Thompson's Transfer of Middleton, Nova Scotia, Mr. Graham Thompson; and the vice-president of Day & Ross Inc., Mr. Terry Ivany.

Perhaps we may at the outset quickly run through our brief and then we would welcome comments and queries from you.

The Atlantic Provinces Trucking Association is an association representing the interest of the trucking industry in the four provinces of Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick. There are over 300 corporate members in our association, including for-hire common carriers, private fleets and owner-operators.

Our first comment would be that the APTA supports the brief submitted to this committee by the Canadian Trucking Association, of which we are one of the seven provincial association members. We feel the brief and the subsequent response to the written questions of your committee comes as a result of extensive research on an appropriate Canadian transportation policy and reflects the deep concerns of the trucking industry in Atlantic Canada in competing in such an environment.

[Translation]

M. J. Robinson: Nous n'avons pas les moyens d'utiliser de l'équipement réfrigérant spécialisé. Absolument pas. Nous devons nous servir de ce qui est mis à notre disposition. C'est-à-dire des wagons couverts, isolés et chauffés.

M. Benjamin: Oui, mais cet équipement peut-il servir au transport d'autres marchandises?

M. J. Robinson: Oui, c'est le genre de wagons utilisés par le gouvernement.

M. Benjamin: Ils peuvent donc servir pour le transport dans les deux sens?

M. J. Robinson: Ce sont des wagons à usages multiples, oui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin.

J'aimerais remercier encore une fois les témoins d'être venus.

J'inviterais maintenant le prochain témoin à s'approcher: l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique. Nous attendons, je pense, M. Dale Elliott, directeur exécutif, de même que le président et le président du conseil d'administration de l'Association. Si les témoins sont prêts, et je pense qu'ils le sont, je les inviterais à s'approcher. Monsieur Drury, vous êtes le président de l'Association; je vous demanderai donc, aux fins du compte rendu, de nous présenter vos collègues. Vous étiez dans la salle d'audience; vous connaissez donc la procédure. Votre mémoire nous a été distribué. Comme pour les autres témoins, je vous demanderai de nous donner un aperçu général de votre mémoire, ensuite nous passerons aux questions.

M. Don Drury (président, Drury's Transfer, Association du camionnage des provinces atlantiques): Merci monsieur le président. Je voudrais vous présenter le directeur exécutif de l'association, Dale Elliott; le directeur général de *Pole Star Transport* de Hantsport, en Nouvelle-Écosse, M. Ted Fraser; le président de *Thompson's Transfer* de Middleton, en Nouvelle-Écosse, M. Graham Thompson; et le vice-président de *Day & Ross Inc.*, M. Terry Ivany.

Pour commencer, nous pourrions peut-être parcourir rapidement notre mémoire, ensuite répondre à vos questions.

L'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique représente les intérêts de l'industrie du camionnage dans les quatre provinces de l'Est: Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau Brunswick. L'Association regroupe au-delà de 300 membres, y compris des transporteurs ordinaires pour compte d'autrui et en location, des flottilles privées et des propriétaires exploitants.

Tout d'abord, l'Association appui le mémoire présenté au Comité par l'Association canadienne du camionnage dont nous sommes membres à titre de l'une des sept associations provinciales. Nous estimons que le mémoire et les réponses aux questions écrites de votre Comité que vous a présentés l'Association canadienne sont le fruit d'un travail de recherche approfondi sur l'établissement d'une bonne politique canadienne des transports qui reflète les préoccupations profondes

[Texte]

One of the objectives of the *Freedom to Move* paper states that the government recognizes the need for a strong Canadian trucking industry and will collaborate with the provinces to ensure its continuation. While this statement is a positive one, members of the APTA must share the concern expressed by the CTA that this paper could create a transportation policy that could have the opposite effect. Perhaps we could highlight a few . . .

The Chairman: In your brief, you say "would have". Okay.

Mr. Drury: First, the national transportation policy adopted by Canada should not be copied from the U.S., because of the vast differences in the historical and economic realities of the two marketplace structures, including the presence of Crown corporations.

Second, there is a need to retain some residual economic tests that would allow Canadian carriers a balanced share of the international traffic as agreed upon in recent negotiations between Canada and the United States.

Third, meaningful safeguards need to be in place to prevent the two railway enterprises from excessive market concentration and dominance. We note that, under U.S. law, the present situation with the two major railways in Canada could well be considered excessive market concentration at the present time.

We would also like to point out that regulatory reform in the trucking industry may have a different impact on carriers in the Atlantic Provinces, compared with other parts of Canada. It is our understanding that many provinces across Canada may continue to regulate intra-provincial freight movements, as they have in the past, while adopting relaxed regulations for interprovincial freight movements. Given the smaller size of the intra-provincial freight markets in the Atlantic region, we are concerned as to whether or not present provincial and regional carriers will be able to survive in such an environment. For example, the Province of Ontario has significantly longer intra-provincial lanes than exist within the extremities of the entire Atlantic region, i.e., of the four provinces.

Another concern that has been expressed by some government officials is that increasing the ease of entry will mean the lowering of safety standards in areas such as the handling of dangerous goods. We also share these concerns.

• 1045

APTA concerns in regards to "the issue of compensatory rail rates and suggested measures to discourage predatory pricing in a new regulatory environment".

We would like to share the following comments presented by the Ontario Trucking Association to this committee, which

[Traduction]

de l'industrie du camionnage dans la région Atlantique du Canada.

Dans l'un des objectifs du document *Aller sans entraves*, il est mentionné que le gouvernement est conscient du besoin d'une industrie canadienne du camionnage rigoureuse et qu'il entend collaborer à son maintien avec les provinces. Bien que cet énoncé soit positif, les membres de l'ACPA partagent le point de vue exprimé par l'ACC qui craint que la politique des transports issue de ce document pourrait avoir l'effet contraire. Nous pourrions peut-être mettre en lumière quelques . . .

Le président: Dans votre mémoire, vous dites «aurait». Ça va.

M. Drury: Premièrement, la politique nationale des transports qu'adoptera le Canada ne doit pas être calquée sur celle des États-Unis, compte tenu des énormes différences sur les plans historique et économique des deux structures de marchés, y compris la présence des sociétés de la Couronne.

Deuxièmement, il faut conserver certains critères économiques résiduels qui assureront aux transporteurs canadiens une part équitable du trafic international tel que convenu dans les récentes négociations entre le Canada et les États-Unis.

Troisièmement, il faut mettre en place des garanties efficaces pour empêcher une trop forte concentration et domination du marché par les deux sociétés de chemins de fer. Aux termes de la Loi américaine, la concentration du marché entre les deux grands chemins de fer au Canada pourrait être considérée comme étant excessive.

Nous tenons en outre à vous faire remarquer que la réforme de la réglementation dans le secteur du camionnage pourrait avoir un impact différent sur les transporteurs des provinces Atlantiques par rapport à ceux d'autres régions du Canada. D'après ce que nous pouvons comprendre, de nombreuses provinces peuvent continuer à établir des règlements concernant le transport de marchandises intraprovinciales, comme par le passé, tout en adoptant des règlements plus souples pour le transport interprovincial. Étant donné que les marchés provinciaux dans la région Atlantique sont plus petits, nous nous demandons si les transporteurs provinciaux et régionaux pourront survivre. Par exemple, les distances à parcourir en Ontario sont considérablement plus grandes que celles de toute la région Atlantique, des quatre provinces ensemble.

Certains fonctionnaires se sont dits inquiets du fait que l'assouplissement des exigences d'entrée se traduira par une baisse des normes de sécurité dans des secteurs comme le transport de produits dangereux. Nous partageons ces préoccupations.

L'Association de camionnage des provinces de l'Atlantique s'inquiète de la question des taux de chemins de fer compensateurs et propose des mesures pour dissuader les prix déloyaux dans un nouveau contexte de réglementation.

Nous voudrions nous associer aux remarques suivantes faites par l'Association ontarienne du camionnage devant le Comité,

[Text]

also reflect the views of our members: 'Free market pricing'...

The Chairman: Mr. Drury, just to expedite this a little... you have a long quote there of two pages, or a page and one-half. Could you just give us the highlights of it and then the highlights of your concerns so we can get into the questions, because otherwise your time for reading will take all the time we would have had for questions.

Mr. Drury: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: To also help you along, it was the Canadian Trucking Association's brief. We have also heard from the other trucking associations where we have had hearings and the same point has been made. Now, there may be more emphasis because of the situation in Atlantic Canada, and that is what we want to see—if there are some other particular problems because of the geography of Atlantic Canada which will accentuate these national concerns.

Mr. Drury: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps what we can do is simply outline the two or three items we would like to...

The Chairman: Yes.

Mr. Drury:—and I will simply highlight them and we will discuss them.

The Chairman: That would be good.

Mr. Drury: First of all, we are concerned about compensatory rail rates; they should be maintained under the new transportation policy. We feel it is important that all modes should obtain equal treatment, if levels of compensatory rates are to be determined and applied under the Railway Act. We feel the role of transportation in complementing regional and economic development in Canada should be stressed, in that the special needs of the Atlantic region must be considered.

We must address the question of TerraTransport in any consideration of modifications to the National Transportation Act. Perhaps, since you have the brief before you, you would care to... it is a complex issue. We have outlined some of our thoughts; perhaps you would like to question us specifically.

The Chairman: I am sure you are going to get a question—perhaps on TerraTransport—from our first questioner, and I think we can get into that right now. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. Being mindful of your advice to all of us to try and explore new areas versus going over some of the representations that have been made... good representations, but nevertheless matters which have been common to many of the trucking associations which have come before us.

I want to focus for a minute on the advice you have given the committee contained on page 6 with respect to ensuring that rail—and for that matter, marine services rates—be

[Translation]

car elles reflètent les opinions de nos membres: «l'établissement des prix sur un libre marché»...

Le président: Monsieur Drury, pour accélérer les choses... Je constate que cette citation fait environ deux pages. Pouvez-vous la paraphraser, en faire ressortir les éléments principaux qui vous préoccupent afin que nous puissions passer aux questions, sans quoi le temps qui vous est réservé va être entièrement consacré à la lecture de votre mémoire.

M. Drury: Merci, monsieur le président.

Le président: D'autre part, je constate que vous citez le mémoire de l'Association canadienne du camionnage. Nous avons entendu les représentants d'autres associations du camionnage, dans les villes où nous avons tenu des audiences, et le même argument a été présenté. Il se peut qu'il y ait davantage à souligner en raison de la situation particulière de la région de l'Atlantique, et c'est cela qui nous intéresse. S'il existe des problèmes particuliers à cause de la situation géographique de cette région, nous voulons savoir en quoi ils rejoignent les préoccupations au niveau national.

M. Drury: Merci, monsieur le président. Je peux peut-être signaler les deux ou trois points que nous voudrions...

Le président: C'est cela.

M. Drury: Je vais me contenter de les annoncer pour que nous puissions en discuter.

Le président: Très bien.

M. Drury: Tout d'abord, nous nous inquiétons des tarifs ferroviaires compensateurs. On devrait les conserver en vertu de la nouvelle politique de transport. Nous pensons qu'il est important que tous les modes de transports soient traités de la même façon, si l'on choisit d'établir des tarifs compensateurs en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Nous pensons que le rôle des transports pour étayer l'expansion économique et régionale au Canada doit être souligné, et les besoins particuliers de la région de l'Atlantique doivent être pris en considération.

Nous ne devons pas oublier la question de TerraTransport en étudiant toute modification de la Loi nationale sur les transports. Étant donné que vous avez le mémoire sous les yeux, je vous demanderai... Il s'agit d'une question complexe. Nous vous avons présenté notre point de vue et vous voudrez peut-être nous poser des questions de détail.

Le président: Je suis sûr qu'on va vous poser une question, peut-être sur TerraTransport, car le premier intervenant, qui pourra commencer tout de suite, est M. Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Pour tenir compte de la consigne que vous nous avez donnée, c'est-à-dire celle de poser des questions nouvelles plutôt que de revenir sur le témoignage d'autres... Ces témoignages étaient très valables mais il n'en demeure pas moins qu'ils comportaient des éléments communs à toutes les associations de camionnage qui ont comparu.

Je voudrais m'attarder un instant aux conseils que vous donnez au Comité, qui se trouvent page 6 de votre mémoire, pour garantir que les tarifs de chemins de fer, et également les

[Texte]

compensatory to and from Newfoundland. You point out your association has been quite active before the CTC in making the case, in your mind, that prices being charged by CN Marine and TerraTransport have been predatory and below cost, and therefore there ought to be an increase of 30% to 50% in the freight rate to and from Newfoundland.

When I see that kind of representation, on the one hand I sympathize with the dilemma you find yourselves in; but on the other hand, I reflect in my mind the wisdom of the premiers in insisting that any new National Transportation Act contain up-front a recognition that transportation is key to regional development in this country and that regional differences be recognized.

Under section 32 of the Terms of Union that Newfoundland has with Canada, there is clear provision that freight rates to the island of Newfoundland and within the island of Newfoundland reflect the average maritime rate. In essence, it would mean you would not charge in Newfoundland a rate that would reflect the true cost of ferry services—much as the potato growers of Prince Edward Island would make the same submission. I would just say to you, gentlemen, you know, in the Province of Newfoundland, the Chambers of Commerce, the people who are in the private sector, who would embrace and hold near and dear to their breasts the concept of unfettered free enterprise, suddenly get very unfettered when it comes to these rates. As much as they express that concept, promote it in their daily working lives, they kind of get nervous about this 30% to 50% increase you would ask for.

• 1050

I would ask you as an association, first of all, whether or not you believe there ought to be a recognition in the National Transportation Act that transportation is key to regional development and some recognition that transportation policies ought to be applied, recognizing the regional differences in this country?

Mr. Drury: Mr. Chairman, I think our association would be the last to suggest that Newfoundland should . . . If the terms of union are in fact there, then we certainly would not suggest your going against them. I think our concern is that the same—if we are going to have subsidies—subsidies should be applied to all modes. That is then not going to be unfair to the Province of Newfoundland and getting goods to and from that area, but, rather, a better expenditure of taxpayers' monies, if we are speaking of subsidies right now, instead of subsidizing one mode to the exclusion of all others.

Mr. Tobin: To the extent that ferry rates are established, one would hope, reflecting the spirit of Section 32, would not truckers using the marine services, for example, be getting the same kind of subsidy in putting their vehicles aboard that ferry and going across 90 miles of water as would anybody else?

[Traduction]

tarifs du service maritime, soient compensateurs en direction et à partir de Terre-Neuve. Vous nous dites que votre Association a fait de nombreuses démarches auprès de la CCT pour exposer la situation, notamment pour dénoncer les tarifs imposés par CN Marine et TerraTransport comme étant déloyaux et inférieurs aux coûts, de sorte que les tarifs de transport des marchandises vers et à partir de Terre-Neuve devraient être majorés de 30 à 50 p. 100.

Devant une telle démarche, on ne peut s'empêcher de comprendre le dilemme dans lequel vous vous trouvez. D'un autre côté, je suis en train de réfléchir à l'opportunité que les premiers ministres exigent que la nouvelle Loi nationale sur les transports contienne des dispositions telles que l'on reconnaisse d'emblée que le transport est vital pour l'expansion régionale du pays et qu'il faut tenir compte des différences régionales.

En vertu de l'article 32 de l'Acte d'union entre Terre-Neuve et le Canada, on prévoit explicitement que les tarifs de transport vers l'île de Terre-Neuve et à l'intérieur de l'île devront refléter le tarif maritime moyen. Essentiellement, cela signifie qu'à Terre-Neuve, on ne demande pas un tarif qui reflète le véritable coût du service de traversier, bien que les cultivateurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard pourraient prétendre en obtenir autant. Messieurs, dans la province de Terre-Neuve, les Chambres de commerce, c'est-à-dire les gens du secteur privé, qui sont néanmoins de farouches tenants de la notion de libre entreprise deviennent soudainement très nerveux quand il s'agit de ces tarifs. Même s'ils appliquent les principes de la libre entreprise dans leurs activités quotidiennes, ils se sentent très vulnérables quand ils entendent des propositions comme la vôtre, c'est-à-dire une augmentation de 30 p. 100 à 50 p. 100.

En tant qu'Association, tout d'abord, pouvez-vous me dire si vous pensez que la Loi nationale sur les transports devrait reconnaître dans ses dispositions que le transport est capital pour l'expansion régionale et qu'il faut dès lors des politiques de transport qui tiennent compte des différences régionales qui existent au Canada?

M. Drury: Monsieur le président, je pense que notre Association serait parmi les derniers à prétendre que Terre-Neuve . . . Si l'acte d'Union existe en ces termes, nous ne voudrions certainement pas proposer que vous y fassiez entorse. Nous voulons avant tout que les mêmes subventions, les subventions éventuelles, s'appliquent à tous les modes de transport. Bien sûr ce sera injuste à l'égard de la province de Terre-Neuve, à l'égard du transport des marchandises en direction et à partir de la région, mais ce serait certainement une meilleure utilisation des deniers publics, que de subventionner, le cas échéant, un mode de transport au détriment de tous les autres.

M. Tobin: Dans la mesure où les tarifs de traversier sont établis, en tenant compte, on l'espère, de l'esprit de l'article 32, les camionneurs qui se servent des services maritimes ne recevraient-ils pas la même subvention que les autres s'ils empruntaient le traversier pour franchir cette distance de 90 milles?

[Text]

Mr. Terry Ivany (Chairman, APTA TerraTransport Committee): First of all, we, with the TerraTransport and the truckers, receive the same rate when it comes to the ferry. In our view, the ferry is not really the problem. We pay the same cost of moving a trailer across the ferry as Terratransport is charged for moving a container. Our problem is not that at all. Certainly, I think it is imperative that we recognize that, for regional development purposes, transportation is a very, very important unit in that whole thing.

Of course, our problem is that we in the trucking industry are trying to operate with some degree of profitability. I believe we offer an extremely good service to the consumers in Newfoundland. Our problem has been that we are competing, or trying to compete—and it is an impossible task—with a heavily subsidized Crown corporation. On top of that, we have another group in the game now that is receiving subsidies in order to compete with a heavily subsidized operation—that being TerraTransport. Quite frankly, our problem is that we are not receiving any kind of subsidy. If we are going to recognize transportation in regional development, we feel all modes should be treated equally, and that includes trucking.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me just say for clarification that I ask these questions because I see the information contained on page 6 and 7, and I would not want members who are not as familiar as our witnesses with the situation in Newfoundland to walk away from this table with the impression that you are recommending to the population of Newfoundland a 30% to 50% increase in the cost of moving goods to and within the province. It is clear now that you are not recommending that.

Let me ask this question, then. I agree that the trucking industry has done a good job in Newfoundland. I also agree that you are placed in an unfair competitive position, moving goods within the province versus to and from the province. Are you recommending to the committee that if a subsidy is going to be paid, if an artificial rate is going to be established, that the rate be established in such a way that it is open to bids... that any particular mode or means of transportation be able to take advantage of that bid? How would you recommend, for example, that your association get the same benefits as TerraTransport or Ace Trucking? Do you think it should be with a direct subsidy, that some services be established as essential and be put up for bids on a bidding process and that whoever can provide it at the cheapest rate, for the cheapest government subsidy would get it? What kind of system would you recommend? Frankly, I have always had a little bit of trouble with people, even in my own riding, who have said to me many times that we have to have competition. I tell them there are two ways to have competition—to have CN raise the rates or to subsidize a private carrier so he can compete with our subsidized government carrier. It gets a little ridiculous after a while, but what kind of system would you recommend?

[Translation]

M. Terry Ivany (président, Comité TerraTransport de l'ACPA): Tout d'abord, TerraTransport et les routiers bénéficient du même tarif pour ce qui est du traversier. À notre avis, ce n'est pas le traversier qui est à l'origine du problème. Pour transporter une remorque par traversier, il nous en coûte la même chose qu'à TerraTransport quand la société y embarque un container. Ce n'est pas là le problème. À coup sûr il faut absolument reconnaître que, vu les objectifs d'expansion régionale, le transport est un élément vital.

Bien sûr, le problème vient du fait que le secteur du camionnage cherche à se rentabiliser. Nous pensons que nous offrons un excellent service aux consommateurs de Terre-Neuve. L'ennui, c'est que nous essayons de concurrencer, chose impossible, une société de la Couronne jouissant d'énormes subventions. En outre, un autre groupe, Terratransport, reçoit des subventions afin de concurrencer une exploitation déjà très subventionnée. En toute franchise, ce qui nous gêne, c'est de ne pas recevoir ce genre de subvention. Si on reconnaît que le transport est un élément clé de l'expansion régionale, tous les modes de transport devraient être traités de la même façon, y compris le camionnage.

M. Tobin: Monsieur le président, pour plus de précision, si je pose ces questions, c'est en raison de ce que contiennent les pages 6 et 7 de votre mémoire et je ne voudrais pas que les membres du Comité qui ne connaissent pas aussi bien la situation à Terre-Neuve que nos témoins, aient l'impression que vous recommandez que la population de Terre-Neuve subisse une hausse de 30 p. 100 à 50 p. 100 des coûts pour le transport des marchandises vers la province et à l'intérieur. Il est clair que ce n'est pas ce que vous recommandez.

Je vais vous poser la question suivante. J'admets que le secteur du camionnage a très bien servi Terre-Neuve. Je vois que vous êtes dans une situation de concurrence injuste, puisque vous devez transporter des marchandises dans la province par rapport au transport de marchandises en direction et à partir de Terre-Neuve. Vous recommandez au Comité, dans l'hypothèse où une subvention serait versée, dans l'hypothèse où un taux artificiel serait fixé, que ce taux soit fixé de telle sorte qu'il permette les appels d'offre... Autrement dit, vous voulez que plusieurs modes de transport puissent tirer parti de ces appels d'offre, n'est-ce pas? Par exemple, comment à votre avis votre association devrait-elle profiter des mêmes avantages que TerraTransport et Ace Trucking? Pensez-vous que vous devriez recevoir une subvention directe, qu'il faudrait décréter certains services essentiels, faisant l'objet d'appels d'offres, si bien que le gouvernement n'aurait qu'à fournir la subvention la moins élevée pour le prix le plus avantageux? Quel genre de régime recommandez-vous? À la vérité, je n'ai jamais très bien compris les gens qui, même dans ma propre circonscription, m'ont souvent répété qu'il fallait que ce soit concurrentiel. Je leur dis qu'il y a deux façons de faire: que le CN augmente ses tarifs ou que l'on subventionne les transporteurs privés pour qu'ils puissent concurrencer le transporteur gouvernemental subventionné. En fin de compte, ça devient ridicule et c'est pourquoi je vous demande quel régime vous préconisez?

[Texte]

[Traduction]

• 1055

Mr. Ivany: It is very, very difficult to address that question because it depends on the costing methodology used, first of all, to establish the base. If you take TerraTransport or CN, for instance, they have a very important factor that we in the private industry have to consider—capital cost, your cost of money, your fixed costs. The only costs they use for establishing rates, as we understand it, are their variable costs. If we could operate in that sense, I think we could probably compete with them very well. It gets back to the question of at what base you establish what your costs are and where the subsidy comes from. For instance, if you are going to establish the same type subsidy that TerraTransport or CN receives, you have to extrapolate our capital costs and all the other costs and then just operate on our variable costs. It becomes a very difficult problem.

I guess the obvious solution, the easiest solution, would be to have no subsidies at all but insist that rates be compensatory.

Mr. Tobin: That is an easy solution but it means that the people of Newfoundland would pay through their pocketbooks and we would shatter section 32 of the Terms of Union. We in Newfoundland who are a quiet, meek and mild-mannered group would tend to shout if that happened.

In western Canada we heard from many members of various trucking associations that they were concerned that deregulation of the trucking industry would lead to the possibility of big, American trucking companies coming across the border and putting our guys out of business. They suggest it might be attractive in a totally deregulated environment for even fair-sized Canadian companies to move and operate south of the border as opposed to staying in Canada. They are concerned about the whole question of Canadian ownership because in their mind there is not any kind of substantial floor on the level of American investment before government action would be initiated.

From reading your brief I almost sense that not only are there a concern with being fangdangled by big American operations south of the border, but there is some concern in this region with large operations perhaps within the country but from outside the region coming in and being able to upset the apple cart in Atlantic Canada in so far as trucking is concerned. Can you tell us exactly what your concerns are with respect to ownership and with respect to the possibility of seeing industry in this region displaced because of outside operations, be they south of the border or elsewhere?

Mr. Dale Elliott (Executive Director, Atlantic Provinces Trucking Association): I guess it depends on the perspective of the individual trucker. There certainly has been some consolidation in the trucking industry in the Atlantic region in the last little while. With the new technologies coming in, such things as computerized tracing and so on, we have seen different services being offered by consolidated trucking operations.

On the other hand, here at the table there are some regional and provincial truck operators who provide specialized service.

M. Ivany: Il est très difficile de répondre à cette question car tout dépend de la méthode d'évaluation des coûts, de l'assiette. En comparant avec TerraTransport et le CN, il ne faut pas oublier un facteur important pour le secteur privé, c'est-à-dire le coût des investissements, le coût de l'emprunt, les coûts fixes. Dans le cas de ces deux sociétés, pour fixer les tarifs, on ne fait intervenir que les coûts variables. Si nous pouvions procéder de la sorte, nous pourrions peut-être aussi être compétitifs. On revient toujours à la même chose, l'assiette pour l'établissement des coûts et l'origine de la subvention. Par exemple, pour offrir le même genre de subventions qu'à TerraTransport et au CN, il faudrait dans notre cas extrapoler les coûts d'investissement et tous les autres coûts pour ne tenir compte que de nos coûts variables. Cela rend le problème très difficile.

Je pense qu'une solution évidente, la plus facile, serait de supprimer les subventions à tous en insistant cependant pour que les tarifs soient compensateurs.

M. Tobin: C'est une solution facile mais cela signifie que la population de Terre-Neuve va en faire les frais, et cela ne tient pas compte de l'article 32 de l'Acte d'Union. À Terre-Neuve, nous sommes très calmes, passifs et doux mais si cela se produisait, nous réagirions.

Dans l'Ouest du pays, diverses associations de camionnage nous ont dit qu'elles s'inquiétaient de la déréglementation car elles craignent que les grandes sociétés américaines ne traversent la frontière et les délogent. Elles disent que les compagnies canadiennes moyennes pourraient peut-être trouver intéressant dans une situation de déréglementation de se déplacer vers le sud. Elles se préoccupent de la propriété canadienne parce qu'à leur avis on n'impose pas un plancher assez élevé aux investissements américains avant que ne soit déclenchée une intervention gouvernementale.

À la lecture de votre mémoire, j'ai pu déceler que vous ne vous inquiétez pas seulement de l'invasion américaine, mais également de l'envahissement de la région par d'autres compagnies, venant d'ailleurs au pays, et qui pourraient bouleverser la situation du camionnage dans l'Atlantique. Pouvez-vous nous dire quelles sont vos inquiétudes pour ce qui est de la propriété et pour ce qui est de la possibilité que les sociétés installées dans la région se voient délogées par nos voisins du Sud ou par des gens d'ailleurs?

M. Dale Elliott (directeur exécutif, ACPA): Tout dépend de l'angle sous lequel se place chaque camionneur. Récemment, on a constaté une consolidation des entreprises de camionnage dans l'Atlantique. Avec les nouvelles technologies, avec le recours aux ordinateurs, nous constatons que le service offert est différent.

D'autre part, autour de la table, il y a des représentants d'entreprises de camionnage régionales et provinciales qui

[Text]

I believe they are supported by the shipping public in Atlantic Canada as being a necessary element to retain in the environment.

The Chairman: You mentioned some consolidation that has been going on within the Atlantic area. There are 300 members in your association. Can you give the members of the committee an idea of what the percentage is of major for-hire carriers involved in that consolidation?

• 1100

Mr. Elliott: We have approximately 125 for-hire common carrier members and, I would think, about 50 private freight operators, and then we have owner operators and—

The Chairman: Of the 150 for-hire common carriers, how would that be divided up? I mean, it is not 150 spread evenly across the board. Are there two or three major for-hire carriers who do 50% of the work, or 90% of the work? I am trying to get right now, since it came up in an earlier question of Mr. Benjamin's as to consolidation—you mentioned consolidation—for our information what the effect of consolidation is now, even in the present environment. I know some of the companies' names, and you are represented around this table, but how much do some of the major carriers carry, whereas there may be 50 other ones that carry 10% of the business?

Mr. Drury: You are speaking of pounds of freight carried by the three largest or the ten largest; that sort of thing?

The Chairman: Yes. I mean, you have [*Inaudible—Editor*] Transfer in the valley. It is a pretty large carrier in the valley. And you have other smaller carriers in the valley; you have Day & Ross. Of those two carriers, how much of the business would they have in the Atlantic area?

Mr. Drury: I do not think those figures are available at this time.

The Chairman: Well, then, you cannot tell us how much the railway carriers carry in Atlantic Canada. Is that what you are telling us?

Mr. Elliott: I do not think we could actually say, because we do not know what the members are carrying. I could say that in the Atlantic region it is well recognized that both railway companies, CN and CP, are certainly members of the association in the marketplace. Day & Ross are certainly in there. But even to attempt... I refer to possibly Terry Ivany. He is with Day & Ross. There are probably eight or nine fairly major carriers that do service the market between the United States and Ontario and Quebec. I would think that would be a fair statement.

The Chairman: Fine. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, on page 6 of your brief you suggest that several lessons should be learned in the formulating of a national transportation policy from the TerraTransport rate problems, and you specifically talk about the secret rates. This committee in our hearings right across Canada has heard a number of representations about confidential contracts and the pros and cons. Can you elaborate on your experience relative to the

[Translation]

offrent un service spécialisé. Je crois qu'ils sont appuyés par les expéditeurs de l'Atlantique car leurs services sont nécessaires dans notre contexte.

Le président: Vous avez dit que récemment on avait constaté une certaine consolidation dans l'Atlantique. Votre association regroupe 300 membres. Quel pourcentage des principaux transporteurs par affrètement cette consolidation touche-t-elle?

M. Elliott: Parmi nos membres, il y a environ 125 affréteurs et environ 50 exploitants privés et ensuite il y a les propriétaires et...

Le président: Comment se partage ce groupe de 150 transporteurs-affréteurs? Je suppose que les 150 n'ont pas la même taille. Y en a-t-il 2 ou 3 plus importants à qui reviennent 50 ou 90 p. 100 du marché? Cela reprend une question posée par M. Benjamin quant à la consolidation et on a parlé de ses effets, même dans le contexte actuel. Je connais certaines sociétés, qui sont représentées ici, mais je voudrais savoir quels sont les principales, je voudrais savoir si 50 d'entre elle se partagent seulement 10 p. 100 du marché?

M. Drury: Parlez-vous en termes de livres transportées par les 3 principales ou les 10 principales?

Le président: C'est cela. Je veux dire, vous avez [*Inaudible—Éditeur*], dans la vallée. Il s'agit d'un assez gros transporteur pour la vallée mais il y en a d'autres plus petits; il y a aussi Day & Ross. Quel pourcentage du marché ces deux transporteurs se partagent-ils dans la vallée?

M. Drury: Nous n'avons pas ces chiffres actuellement.

Le président: Vous ne pouvez pas nous dire quel pourcentage du trafic revient au chemin de fer dans l'Atlantique. C'est cela n'est-ce pas?

M. Elliott: Nous ne pourrions pas vous dire cela car nous ne savons pas le chiffre d'affaires de nos membres. Dans la région, on sait très bien que les deux sociétés ferroviaires, le CN et le CP, sont membres de l'association sur le marché. Il y a aussi Day & Ross. Mais pour vous dire... Je demanderai à Terry Ivany de vous répondre car il est chez Day & Ross. Il y a sans doute 8 ou 9 grands transporteurs qui s'occupent du marché entre les États-Unis et l'Ontario et le Québec. Je pense que c'est à peu près cela.

Le président: Très bien. M. Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, à la page 6 de votre mémoire vous dites qu'on pourrait tirer plusieurs leçons des problèmes tarifaires de TerraTransport dont la politique nationale de transport pourrait profiter et vous parlez plus précisément des tarifs secrets. Au cours des délibérations, nous avons entendu des témoignages concernant les contrats confidentiels, le pour et le contre. À partir de votre expérience des tarifs secrets fixés par

[Texte]

secret rates charged by the water mode and how it has had an impact on your industry? And also, particularly, were you ever able to find out what the rate was?

Mr. Graham Thompson (Member, Atlantic Provinces Trucking Association): I do not think we in many cases can find out what it is. Our thrust in this brief is that if there are going to be secret rates it apply to boxcar traffic and not to, say, intermodal and piggyback trailers and that sort of thing; that the secret rates, if they are going to apply, should apply to boxcar traffic. That would be our point.

Mr. Angus: But is that something you learned because of the TerraTransport situation? I am looking for a little bit more information about that to help us in our deliberations.

Mr. Thompson: Yes, some of it would be due to TerraTransport, when we know there is traffic we just cannot compete against and yet we see the financial statement of TerraTransport and they are losing ying-yangs of money. Terry, you have more experience competing on the Newfoundland run. Can you find out what the Terra rates are at times?

Mr. Ivany: It depends on your connections and what you can roust out in the marketplace, but it is certainly not easy to access. For instance, TerraTransport . . . The whole concept of, for instance, rail to Newfoundland, which I understand is supposed to be phased out, that whole thing, that rail operation, where they have, I believe, about 12 cars a week going into Newfoundland now, is there for five or six customers who have secret rates, such as Erco and a few other customers in Newfoundland. They have secret rates, and the rail is being maintained for these people alone.

• 1105

Mr. Angus: Do you think that if we do evolve into a structure that permits confidential contracts, and we accept as given your recommendation that it be for boxcar loads only, should there be some kind of an appeal mechanism that would allow shippers or producers to suggest that they are being badly treated because of a confidential rate being available to somebody else?

Mr. Elliottt: Well, I guess the first concern of course, as we pointed out, is that if there are secret rates, then we have no idea how we are supposed to determine what the rates levels are.

Mr. Thompson: If I were a shipper I think I would want to have some way to find out, because if I am trying to get a small operation started up, I am not going to get a secret rate. The secret rate is going to go to the guy who has the big clout already, is it not.

Mr. Elliottt: That is right.

Mr. Thompson: It is going to be almost impossible for the small fellow, from a shipping standpoint, to start up unless he can find out what the rate level is.

[Traduction]

le mode maritime, pouvez-vous élaborer et nous dire quelle incidence ils ont eu pour votre secteur? Notamment, avez-vous pu découvrir quels étaient ces tarifs?

M. Graham Thompson (membre, Association de camionnage des provinces de l'Atlantique): Je ne pense pas que nous ayons pu les connaître dans bien des cas. Dans notre mémoire nous préconisons que les tarifs secrets éventuels s'appliquent aux wagons couverts et non pas aux remorques intermodales ou rail-route. Les tarifs secrets devraient être restreints aux wagons couverts. C'est ce que nous voulons bien faire comprendre.

M. Angus: Est-ce que c'est une leçon que vous tirez de la situation de TerraTransport? Je voudrais plus de renseignements pour nous éclairer dans nos délibérations.

M. Thompson: Oui, c'est en partie à cause de TerraTransport, car il y a un trafic pour lequel nous ne sommes pas compétitifs alors que d'après les états financiers de TerraTransport on constate qu'il y a des sommes énormes perdues. Terry, vous avez plus d'expérience pour en matière de concurrence à Terre-Neuve. Arrivez-vous parfois à découvrir ce que sont les tarifs de Terra?

M. Ivany: Tout dépend des antennes que l'on a et on peut très bien faire enquête sur le marché, mais ce n'est pas facile. Par exemple, TerraTransport . . . Tout le transport ferroviaire à Terre-Neuve qui est censé être supprimé petit à petit, représente 12 wagons par semaine qui arrivent à Terre-Neuve et desservent 5 à 6 clients bénéficiant de tarifs secrets comme Erco et quelques autres à Terre-Neuve. Les tarifs sont secrets et le service est maintenu uniquement pour ces gens.

M. Angus: Pensez-vous que si nous permettons une situation où les contrats confidentiels seront tolérés, et si nous acceptons votre recommandation à l'effet que cela s'applique uniquement aux wagons couverts, il faudrait un mécanisme d'appel qui permettrait aux expéditeurs et aux producteurs de faire des revendications s'ils estimaient être traités injustement par rapport à quelqu'un qui jouirait d'un tarif confidentiel?

M. Elliottt: Notre principale inquiétude, nous l'avons dit, c'est que si tarifs secrets il y a, il nous est impossible d'en déterminer le niveau.

M. Thompson: Si j'étais expéditeur, je voudrais pouvoir me renseigner, car pour une petite entreprise qu'on voudrait faire démarrer, il n'est pas question de tarif secret. Le tarif secret va profiter uniquement aux entreprises solides, c'est cela n'est-ce pas?

M. Elliottt: C'est bien cela.

M. Thompson: Pour les petits expéditeurs, il sera impossible de démarrer à moins de savoir quels sont les tarifs fixés.

[Text]

Mr. Angus: If he can find out what the level is, then it isn't confidential anymore, so it makes a mockery of the whole philosophy.

Mr. Thompson: That is right.

• 1110

Mr. Angus: That is the point. We have heard from the OTA and the B.C. Trucking Association about the impact of freedom to enter and freedom to exit, as well as the whole deregulation, on the smaller communities. What is your impression as to the impact on those small communities who are off the beaten trail in terms of rates charged for the movement of goods into and out of those communities and in terms of the level of service? Is it going to stay the same? Is it going to increase? Is it going to decrease?

Mr. Ted Fraser (Member, Atlantic Provinces Trucking Association): I would like to address that question. First of all, in the maritime provinces you have Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island, and we are all in very close proximity. We have all been regulated by the provincial governments in those jurisdictions, and to a certain extent we have co-operated back and forth. If we go to a regulatory situation where you can go from one province to another with relative ease of entry, then we are going to find that our truckload, our LTL and our ability to move goods across boundaries will be affected by those carriers that can come in, very quickly set up and move. The difference between moving from Saint John to Moncton to Halifax is less than the distance to go from Toronto, for example, to Windsor.

Now, that particular carrier in Ontario who is going to come into the market has to go before a provincial board and go through the hearing process. According to *Freedom to Move*, we are going to have a situation where virtually ease of entry will be there. So the small regional carriers that rely very heavily on small shippers from Saint John to Moncton to Halifax and to the valley are going to be adversely affected by those carriers that can pick and choose the major corridors, such as Moncton to Halifax, and they are going to forget about the Sydneys and Yarmouths, perhaps. That is what we are afraid of if you take away the relative long haul in this particular region. Then it is going to have some effect on the outlying areas.

Mr. Angus: But is that effect going to be . . . ? I think you have partially answered it. I think you are saying there is going to be a decrease in service to the smaller communities or the off-the-beaten-track communities because size may not be a total factor. What about the cost to the user? Am I going to have to pay more to move my goods within Atlantic Canada to the smaller communities?

Mr. T. Fraser: The only way I can answer that question is that it costs the same amount of money to move a full trailer down the road as it does a half-full trailer. The only difference is that you are spreading that cost over perhaps a larger customer base and then showing some economies of scale. We do have some concerns that this may, in fact, be the end result,

[Translation]

M. Angus: S'ils arrivent à les découvrir, ces tarifs en fait ne sont plus secrets, et le principe même ne tient plus.

M. Thompson: C'est juste.

M. Angus: C'est justement la question. Les représentants des associations de transport routier de l'Ontario et de la Colombie-Britannique nous ont parlé des conséquences générales de la déréglementation et des conséquences particulières pour les petites communautés. Quelles seront d'après vous les conséquences pour ces petites communautés hors des sentiers battus au niveau des tarifs et des prestations? Continueront-elles à bénéficier des mêmes services? Y aura-t-il augmentation de ces services ou diminution?

M. Ted Fraser (membre, Association des transports routiers des provinces atlantiques): J'aimerais répondre à cette question. Premièrement, dans les provinces maritimes, vous avez Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard et toutes ces provinces sont très proches les unes des autres. Nous sommes réglementés par les gouvernements provinciaux responsables de ces juridictions et il existe un certain degré de coopération. S'il y a modification de la réglementation, nous serons à la merci de compagnies de transport routier des autres provinces. La distance Saint-Jean-Moncton-Halifax est inférieure à la distance Toronto-Windsor par exemple.

A l'heure actuelle, le transporteur de l'Ontario qui veut offrir ses services doit faire une demande auprès de la commission provinciale. Avec *Aller sans entraves*, il n'y aura pratiquement plus de demandes à faire. Les petits transporteurs régionaux qui assurent avant tout les services entre Saint-Jean, Moncton, Halifax et la vallée seront sérieusement concurrencés par ces transporteurs qui pourront offrir les itinéraires principaux, comme par exemple entre Moncton et Halifax et ne voudront peut-être pas desservir Sydney et Yarmouth. Cette nouvelle concurrence sur les parcours les plus longs nous inquiète car elle se fera aux dépens des plus petits centres.

M. Angus: Mais est-ce que cela aura pour conséquence . . . ? Je crois que vous avez déjà répondu en partie à ma question. Vous pensez qu'il y aura diminution des services offerts aux plus petites communautés ou aux communautés hors des sentiers battus pour des raisons de rentabilité. Quelles seront les conséquences au niveau du coût pour les utilisateurs? Faudra-t-il que je paie plus pour faire transporter les marchandises destinées aux petites communautés des provinces Atlantiques?

M. T. Fraser: Je commencerai par vous répondre que le coût reste exactement le même, qu'un camion soit plein ou à moitié vide. Par contre, plus vous avez de gros clients, plus vous pouvez répartir les frais et offrir des tarifs avantageux. C'est cette éventualité que nous craignons; nous redoutons une augmentation des coûts ou une diminution des services et

[Texte]

that you are going to see increased costs or decreases in service; or possibly, if major carriers enter the marketplace you will see bankruptcies result. It just depends.

Mr. Ivany: If I might add something to that, what happens when you have freedom to move or ease of entry is that you have people entering the marketplace who are going to pick and choose the best routes. Just to give you an example, one of the best routes we have in Atlantic Canada is from Halifax to Moncton. So if you are going to enter the marketplace, that is where you target: Halifax to Moncton. Then you have a route to Sydney. The problem with Sydney and moving freight to Sydney from Upper Canada or from the rest of the Atlantic provinces is that you have no back haul, but as a comprehensive service you offer that. When you have ease of entry, you are going to have the major players or whoever is going to get into this marketplace choosing the best routes, and quite frankly, yes, the rates to Sydney are going to go up because it is not an attractive route any more. The level of service to the outlying areas is going to be impacted as well in the same way.

If you have U.S. carriers coming in here, for instance, they are going to come in and do the same thing. It is conceivable that we could see these people setting up feeder routes into their marketplace, not really to do a good job in transportation in Atlantic Canada but to feed their north-south lanes. This whole thing could really get out of hand in that respect.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, there are two or three things I would like to get your views on. You refer to 'intra' traffic and 'inter' traffic, and you fear that the provinces will continue their hearings for 'intra' and do away with it for the 'inter'.

• 1115

I do not suppose this committee has anything to do with the 'intra' because that is a provincial matter under the provincial governments; but, on the 'inter', today is not the trucking industry penalized by the fact that you have to have a hearing in each of Nova Scotia, New Brunswick, Quebec, Ontario costing maybe \$5,000 to \$25,000 before you can even get a certificate to operate while the railways do not have to go through that expense? Are you not being penalized today in regard to 'inter'?

Mr. T. Fraser: Yes, I would agree with your comments. We would have to go through New Brunswick, Prince Edward Island, Nova Scotia and Newfoundland virtually to run a 300-mile trip and that can be a real burden on the transportation industry in this part of the world. However, now we are going to throw another kicker in there by saying that we are going to have a federal policy. So we can go to five different jurisdictions now, and now if we want to go across the border then we have to go to a federal process which may have different rules if we want to go from . . . For example, I will give you a typical

[Traduction]

même, à la limite, nous craignons que ces gros transporteurs ne poussent certaines petites compagnies à la faillite. Cela dépendra des circonstances.

M. Ivany: Avec votre permission, j'aimerais ajouter que ces propositions permettront à ces gros transporteurs d'envahir le marché et de choisir les meilleurs itinéraires. Pour vous donner un simple exemple, un des meilleurs itinéraires des provinces Atlantiques est le trajet Halifax-Moncton. Les nouveaux venus ne s'intéresseront qu'à une chose: la liaison Halifax-Moncton. Qui assurera le service pour Sydney? Le problème de Sydney, c'est que les camions reviennent toujours à vide, même si on le sait d'avance. S'il n'y a plus aucune restriction, les gros transporteurs choisiront les meilleurs itinéraires et il est certain que les tarifs pour Sydney augmenteront car cette destination ne présentera plus aucun intérêt. Le service offert aux régions situées à l'écart des grands axes en souffrira également.

Si les transporteurs américains peuvent offrir leurs services, par exemple, ils agiront de la même manière. Il est tout à fait possible que certains d'entre eux établissent des liaisons pour alimenter leur marché et non pas pour assurer un bon réseau de transport dans les provinces Atlantiques, mais pour alimenter leur axe nord-sud. Le risque de problèmes est très grand.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Oui, j'aimerais avoir votre avis sur deux ou trois choses. Vous parlez de trafic intra-provincial et de trafic inter-provincial. Vous craignez que les provinces ne continuent à réglementer le trafic intra-provincial mais pas le trafic inter-provincial.

Le trafic interprovincial ne nous concerne pas véritablement, car il relève de la juridiction des gouvernements provinciaux. Par contre, en matière de trafic interprovincial, aujourd'hui, l'industrie du transport routier est pénalisée du fait qu'il faut faire une demande auprès des autorités compétentes de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, demande qui peut coûter de 5,000 à 25,000\$ avant même d'obtenir une licence de transport, alors que les chemins de fer sont exemptés de ce genre de procédures. Ne pensez-vous pas être pénalisé sur ce plan?

M. T. Fraser: Oui, je suis tout à fait d'accord avec vous. Sur une distance de 300 milles, vous traversez le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et cela pose un réel problème à l'industrie des transports de cette région. Dorénavant, il faudra en outre satisfaire les dispositions d'une politique fédérale. Il faudra désormais s'adresser à cinq juridictions différentes et en cas de franchissement de la frontière, il faudra s'adresser au fédéral dont les règlements seront peut-être différents pour aller de . . . Prenons l'exemple de la liaison Port-aux-Basques (Terre-

[Text]

trip: from Port Aux Basques, Newfoundland to Halifax to Moncton, New Brunswick you are talking about four jurisdictions: Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick and now, according to *Freedom to Move*, possibly a federal one.

I do not see that changing. I certainly do not see it changing in the short term, and a lot can happen in the short term in this part of the world. We do not have an awful lot of time to sit back and wait for perhaps provincial governments to let everything sugar off to see what is going to happen. The carriers in Ontario and Quebec are going to be able to continue to look after the bulk of the population, the bulk of the freight that is moving, and they still really only have to worry about their intra within their own province and going between the two.

Mr. Taylor: The point I am getting at is that today a trucker from the Maritimes has to find the money for these hearings. We are not talking about additional hearings by the regulatory body in Ottawa; we are talking about those hearings being eliminated so if you have the necessary insurance and you have the money and the initiative to go ahead with it then the only requirement is that you live up to the safety requirements. That is not negotiable.

Would that not open a brand new field for all the truckers in the Maritimes?

Mr. T. Fraser: Yes, it would. It is going certainly to permit us to go between the Monctons and the Halifaxes, but unfortunately the transportation industry in this world cannot necessarily survive as we know it with just having those two provincial points. We still have to be able to go to the regulatory boards. To fill a trailer we have to be able to pick up in Middleton, Nova Scotia; Hantsport, Nova Scotia; and Halifax in order to get enough freight to go to Moncton. So the provincial government is going to say: Gentlemen, you have to come to us before you can get that nice load because you are picking up within and you may be dropping off within before you ultimately cross the provincial border.

Mr. Taylor: I realize that. It means co-operation between the federal and the provincial, but the straight inter traffic could become completely federal. Under the law it really was federal. The late Hon. Bob Winters asked the provinces to take it over so that is the way it stands today. But it seems to me that a brand new field would be opened for maritime truckers.

I would like to deal for a moment or so with the tariffs. In the Atlantic Provinces do you have to publish your tariffs with highway traffic boards so there is no way of a trucker carrying out confidential rates today in the Maritimes?

Mr. T. Fraser: No. We have to publish by law. We publish our tariffs and we also for goods that are subsidized must publish them and send them to Ottawa for consideration as well. So we have a number of ways in which we have to publish our rates.

[Translation]

Neuve)-Halifax-Moncton (Nouveau-Brunswick), cela fait quatre juridictions: Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et, maintenant, en vertu des dispositions d'*Aller sans entraves*, le fédéral.

Je ne vois pas de changement. Je ne vois pas de changement à court terme, et beaucoup de choses peuvent survenir à court terme dans cette région. Nous ne pouvons nous permettre d'attendre que les gouvernements provinciaux prennent une décision une fois que les choses se seront stabilisées. Les transporteurs de l'Ontario et du Québec pourront continuer à servir leurs clients, à transporter leurs marchandises car leur seul problème se situe au niveau du trafic intraprovincial et du trafic entre les deux provinces.

M. Taylor: Je voulais simplement dire qu'aujourd'hui, le camionneur des Maritimes doit trouver l'argent pour ses audiences. Il n'est pas question d'audiences supplémentaires imposées par l'organisme de réglementation à Ottawa; il est question de supprimer ces audiences et si vous êtes correctement assuré, si vous avez les fonds nécessaires, si vous faites preuve d'initiative, il vous suffira simplement de respecter les critères de sécurité. Ces critères ne sont pas négociables.

Est-ce que cela n'ouvrirait pas des horizons tout nouveaux aux camionneurs des Maritimes?

M. T. Fraser: Si. Cela nous permettra certes d'assurer la liaison entre Moncton et Halifax, mais malheureusement cette liaison entre ces deux destinations provinciales ne permet pas à toute l'industrie des transports de survivre. Nous avons encore besoin des organismes de réglementation. Pour remplir un semi-remorque, il nous faut pouvoir charger à Middleton en Nouvelle-Écosse, à Hantsport, en Nouvelle-Écosse et à Halifax, afin d'avoir le plein pour aller jusqu'à Moncton. Le gouvernement provincial va donc nous dire: messieurs, vous devez nous demander l'autorisation avant de charger votre semi-remorque car il est possible que vous chargiez une partie des marchandises et que vous en déchargiez une autre partie avant de franchir la frontière provinciale.

M. Taylor: Je comprends. Cela suppose la coopération entre le fédéral et les provinces, mais le trafic interprovincial pourrait relever complètement du fédéral. C'est d'ailleurs ce que prévoyait en réalité la loi. C'est le regretté Bob Winters qui a demandé aux provinces d'en assumer la responsabilité et c'est la situation qui existe aujourd'hui. Il me semble cependant que cela ouvrirait de tout nouveaux horizons aux camionneurs des Maritimes.

J'aimerais aborder la question des tarifs. Dans les provinces atlantiques, devez-vous communiquer vos tarifs aux commissions routières afin qu'il soit totalement impossible à un camionneur d'offrir des tarifs négociés sur une base confidentielle?

M. T. Fraser: Non. La loi nous oblige à publier nos tarifs. Nous publions nos tarifs et pour les marchandises dont le transport est subventionné, nous devons également publier les tarifs et les soumettre à Ottawa. Il y a donc un certain nombre de raisons nous obligeant à publier nos tarifs.

[Texte]

Mr. Taylor: Yes. That must cost you a considerable sum of money, changing rates and publishing them and so on.

Mr. T. Fraser: Yes.

Mr. Taylor: So that is an expense that . . .

Mr. Thompson: If I could interject there, I do not see that as being all that costly because we have to generate the rates for our customers and for our loan freight billing people, our terminal people. It is really basically one more copy that goes to the Motor Carrier Board.

• 1120

Mr. Taylor: But each trucker can make his own rates with his shipper.

Mr. Thompson: Absolutely.

Mr. Taylor: In a way, while it is published, it is really a confidence between the trucker and the shipper. Nobody else can change it. Are you required by law to have a compensatory rate?

Mr. Thompson: I believe, under the National Transportation Act, we are all supposed to have compensatory rates.

Mr. Taylor: Yes. But I mean provincially. Are you required by law to have a compensatory rate?

Mr. Thompson: I do not think so under provincial regulations.

Mr. Ivany: Being a Newfoundlander, we have a different situation in Newfoundland whereby, before we can offer a rate to a customer or before we can use such a rate in Newfoundland, it has to be approved by the Public Utilities Board there. For instance, if I offered a rate or talked to a customer today who had a spot move for next week, I probably would not be able to move his freight because my rate would not be approved by the board. In Nova Scotia, it is different. All you have to do is file it and use it.

Mr. Taylor: Do the truckers like all those regulations that tell you how you can run your business?

Mr. Ivany: Not at all.

Mr. Taylor: This is the point I am trying to get at.

I would like to mention another point. I have heard this matter 'piggy-back' several times. Is this piggy-back done by railway trucks or by private trucks making use of the railways?

Mr. Ivany: Both.

Mr. Thompson: By both?

Mr. Ivany: Both. By both.

Mr. Taylor: Does the trucking association have much objection to this piggy-backing?

Mr. Ivany: Well, it is advantageous to us at times to use piggy-back, depending on the balance of traffic. If you have a heavy flow of traffic, say, coming out of Ontario down here

[Traduction]

M. Taylor: Cette publication, compte tenu des changements continuels, doit vous coûter beaucoup d'argent.

M. T. Fraser: Oui.

M. Taylor: C'est donc une dépense . . .

M. Thompson: Permettez-moi d'intervenir. Ce n'est pas du tout une dépense supplémentaire, car nous devons communiquer ces tarifs à nos clients et à nos services de comptabilité. Cela ne fait, en réalité, qu'une copie de plus qui est envoyée à la Commission des transports motorisés.

M. Taylor: Chaque camionneur peut établir ses propres tarifs avec son expéditeur.

M. Thompson: Certainement.

M. Taylor: C'est du domaine public, mais c'est vraiment une affaire qui concerne le camionneur et l'expéditeur. Personne d'autre ne peut y changer quoi que ce soit. Les tarifs doivent être compensatoires en vertu de la loi?

M. Thompson: Tous les tarifs, je pense, doivent être compensatoires en vertu de la Loi nationale sur les transports.

M. Taylor: Je parle d'une loi provinciale qui vous forcerait à avoir des tarifs compensatoires.

M. Thompson: Je ne pense pas que ce serait le cas en vertu des règlements provinciaux.

M. Ivany: À Terre-Neuve, notre situation est quelque peu différente. Avant que nous puissions offrir un tarif aux clients ou avant de pouvoir établir un tarif pour Terre-Neuve, nous devons avoir l'approbation de la Commission des services d'utilités publics. Par exemple, si j'offrais un tarif ou si je parlais à un client aujourd'hui, en vue d'un voyage unique la semaine prochaine, je ne pourrais probablement pas effectuer le transport parce que mon tarif ne serait pas approuvé par la commission. En Nouvelle-Écosse, c'est autre chose. Tout ce qu'il y a à faire, c'est de déposer le tarif et de procéder au transport.

M. Taylor: Les camionneurs sont d'accord avec tous ces règlements qui leur sont imposés?

M. Ivany: Pas du tout.

M. Taylor: C'est ce que j'essaie de faire ressortir.

Un autre point. J'ai beaucoup entendu parler de la formule rail-route. Ce sont les camions des chemins de fer ou les camions privés qui sont transportés par les chemins de fer?

M. Ivany: Les deux.

M. Thompson: Les deux?

M. Ivany: Les deux, en effet.

M. Taylor: L'Association des camionneurs s'oppose-t-elle à cette formule?

M. Ivany: Il est parfois avantageux d'utiliser la formule rail-route, selon le volume des marchandises dans un sens ou dans l'autre. S'il y a un fort volume en provenance de l'Ontario et qu'il est impossible d'avoir l'équivalent dans le sens contraire,

[Text]

and you have no way to get your power back, you might use piggy-back to do it. It is the same in western Canada.

Mr. Taylor: Is there any suspicion that the railways are giving preferential rates to their own trucks on piggy-backing?

Mr. Ivany: We always suspect, sir.

Mr. Taylor: There is another point I would like to mention, if I still have time.

The Chairman: You do. For a limited time.

Mr. Taylor: In connection with American truckers coming in, we have a lot of Canadians who are operating into the U.S. This has to be a two-way street. If we stop Americans from coming in, they will stop Canadians from going. This would throw an awful lot of truckers out of work. Would you have any objection, if there was a provision made by law that no American firm could take over a Canadian firm or if a Canadian firm would always have to have more than 51% ownership? This would mean that we might have a lot of capital coming into Canada, creating more jobs and filling a need, too, the same as we have trucks going down into the United States. Have you any strong feeling about it, one way or the other?

Mr. Elliott: I will just try to answer it. I do believe this is one of the responses that the Canadian Trucking Association has made and will be making to the written question. I think it is very difficult for truckers across Canada, particularly here in the Atlantic region, to say whether or not we should have 51% or any particular figure. But I do think that the CTA will probably be addressing it, and we will have an input into it.

Mr. Taylor: I would like to give one quick illustration. Years ago in Alberta, after trying to get capital from many other countries, including Canada, we went to the U.S. and asked American capital to come in and develop our oil and gas. Some people argued at the time that we were selling out to the United States. But the Americans came in and invested millions of dollars under our rules. We set the rules and the regulations. Today we have a tremendous oil and gas industry, which we never could have developed had it not been for the American capital. Can you not see the Atlantic provinces also gaining through American capital, as long as they work under Canadian rules?

Mr. Elliott: I will only attempt it. I think from the perspective of the truckers in the Atlantic region, I do believe that we have set up private enterprise in the past using Canadian funds. I know it has been suggested under deregulation, if there was complete deregulation, that maybe we would have problems getting the money from the banks or something to this effect.

[Translation]

la formule rail-route peut être utile. C'est la même chose dans l'ouest du Canada.

M. Taylor: Soupçonnez-vous les chemins de fer d'accorder un traitement préférentiel à leurs propres camions dans le transport rail-route?

M. Ivany: Nous avons toujours des soupçons.

M. Taylor: Je voudrais aborder un autre point, si j'en ai le temps.

Le président: Oui, mais brièvement, s'il vous plaît.

M. Taylor: En ce qui concerne la venue sur le marché des camionneurs américains, il faut dire qu'il y a beaucoup de Canadiens qui effectuent des transports aux États-Unis. Le mouvement doit se faire dans les deux sens. Si on interdit aux Américains de venir ici, ils empêcheront les Canadiens de traverser chez eux. Bon nombre de camionneurs risquent de perdre leur emploi de cette façon. Vous seriez opposé à une disposition quelconque de la loi qui empêcherait quelque entreprise américaine que ce soit d'acquérir une entreprise canadienne ou qui fixerait le pourcentage d'appartenance canadienne à au moins 51 p. 100? Ce serait une façon d'encourager les investissements au Canada, de créer des emplois et satisfaire aux besoins, et par ailleurs, les camions canadiens pourraient continuer d'effectuer des transports aux États-Unis. Avez-vous une opinion bien ferme sur le sujet, d'une manière ou d'une autre?

M. Elliott: Je vais essayer de répondre. Je pense cependant que l'Association canadienne du camionnage a une position sur le sujet et la fera connaître par écrit. Il est très difficile pour les camionneurs du Canada, et en particulier ceux de la région Atlantique de se prononcer sur les 51 p. 100 ou sur un autre pourcentage. Cependant, comme je l'ai dit, l'ACC fera connaître sa position.

M. Taylor: Je vais vous donner un petit exemple. En Alberta il y a quelques années, après avoir essayé d'obtenir des capitaux de plusieurs pays, y compris le Canada, nous nous sommes finalement adressés aux Américains pour qu'ils viennent exploiter notre pétrole et notre gaz. À l'époque, d'aucuns ont affirmé que nous étions en train de nous vendre aux Américains. Il reste que les Américains ont investi des millions de dollars tout en respectant les règles que nous avons fixées. Nous avons quand même fixé un certain nombre de règles. Aujourd'hui, nous nous retrouvons avec une formidable industrie du pétrole et du gaz, industrie que nous n'aurions pu développer sans les capitaux américains. Ne croyez-vous pas que les provinces Atlantiques auraient également beaucoup à gagner des capitaux américains, dans le respect des règles fixées par les Canadiens?

M. Elliott: Je puis essayer de répondre à la question. En ce qui concerne les camionneurs de la région Atlantique, ils ont pu dans le passé développer leur entreprise en utilisant des fonds canadiens. Certains prétendent que dans le cas d'une déréglementation complète, nous aurions peut-être des problèmes à obtenir le financement nécessaire des banques.

[Texte]

[Traduction]

• 1125

I think the industry is in [*Inaudible—Editor*]. So in a general manner I do not believe the concerns of how are we going to get much better with the American capital would be as relevant in this particular case.

Mr. Drury: We are such a small market in the overall that probably there would be no interest by the larger American interests.

The Chairman: Thank you. You have a supplementary, Mr. Tobin, on this business of Americans and Canadians and the threshold figure, which has not been mentioned.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I was glad to see Mr. Taylor raise this particular area. I have two quick questions, Mr. Chairman, with your leave. One is, as you gentlemen know, contained within *Freedom to Move* as a proposed provision that the Governor In Council have the power to review mergers or acquisitions or control of major transportation firms in the national interest when those transactions exceed \$20 million or more. That proposed provision is contained in *Freedom to Move*. That would affect mergers within our own country by Canadian firms. I want to ask you to comment on that, whether that is high enough, too high, should be higher—what your feelings are.

The second one I want to ask you about is whether in so far as foreign ownership is concerned . . . Gentlemen, I think the director of the association mentioned they would not really be interested in this small market, but they might be interested in Ontario and they might grow out of Ontario enough that they could infiltrate this market through Ontario. I think we would be very foolish not to consider that possibility. I want to ask you whether or not you are satisfied that the Investment Canada Act, in the case of the trucking industry, is a stringent enough review of this industry, providing we see a total deregulation in trucking?

The Investment Canada Act was passed at a time when we did not have deregulation in the transportation industry. To my mind, you could buy up an awful lot of smaller companies under the provisions now contained in the Investment Canada Act. I wonder if you would comment on both the domestic mergers and acquisitions, and whether or not you think we ought to have something in the act, as Mr. Taylor suggested, a minimum or a maximum American ownership or something to at least review American acquisitions.

Mr. Drury: Generally speaking, we feel the \$20-million kicker would be too high. There should be all kinds of reasons to investigate any takeovers or corporate concentrations that may lead to the detriment of the overall industry.

Mr. Tobin: What about the second part of the question, the foreign ownership side? Do you have no concerns at all with foreign ownership? I can tell you that truckers elsewhere in the country do have great concerns.

Je pense que l'industrie est [*Inaudible—Éditeur*]. Donc, de façon générale, cette préoccupation concernant les capitaux américains ne vaudrait pas tellement dans notre cas.

M. Drury: Nous constituons par ailleurs un si petit marché dans le contexte global que nous n'intéresserions probablement pas les intérêts américains importants.

Le président: Merci. Vous avez une question supplémentaire, une question qui n'a pas encore été posée, M. Tobin, au sujet des taux de participation américain et canadien.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Je suis heureux que M. Taylor ait mis le sujet sur le tapis. J'ai encore deux brèves questions sur ce point, avec votre permission, monsieur le président. D'abord, comme vous le savez sans doute, messieurs, *Aller sans entraves* contient certaines dispositions qui prévoient que le gouverneur en conseil pourra revoir les fusions, les acquisitions ou les prises de contrôle des principales entreprises de transport qui sont dans l'intérêt national lorsque les transactions en cause dépasseront les 25 millions de dollars. Le détail se trouve dans *Aller sans entraves*. Ces dispositions s'appliqueraient également aux transactions canadiennes. Selon vous, les limites proposées sont-elles adéquates, trop élevées, pas assez élevées? Qu'en pensez-vous?

Maintenant, en ce qui concerne la question de l'appartenance étrangère . . . Le directeur de l'association a indiqué que les Américains ne seraient peut-être pas intéressés à un aussi petit marché, mais ils pourraient être intéressés au marché de l'Ontario, et par là s'infiltrer sur ce marché. Nous aurions tort de ne pas au moins envisager cette possibilité. Aussi, je voudrais savoir si vous êtes satisfaits de la Loi sur Investissement Canada, dans la mesure où elle s'applique à l'industrie du camionnage. Est-elle suffisamment stricte dans la perspective d'une déréglementation totale de l'industrie du camionnage?

La Loi sur Investissement Canada a été adoptée à un moment où il n'était pas tellement question de la déréglementation de l'industrie des transports. Je crains personnellement qu'il pourrait y avoir beaucoup de petites compagnies qui soient prises en charge dans le contexte de l'application de la Loi sur Investissement Canada. Je voudrais savoir ce que vous pensez de la question des fusions et des acquisitions à l'échelle du pays, et si selon vous il devrait y avoir dans la loi, comme M. Taylor l'a proposé, un minimum ou un maximum touchant la part des capitaux américains, ou encore à tout le moins un mécanisme de révision des acquisitions par les Américains.

M. Drury: De façon générale, nous pensons que la limite de 20 millions de dollars est trop élevée. Il y a une foule de raisons pour lesquelles on devrait examiner les acquisitions ou les concentrations de compagnies qui pourraient se révéler nuisibles à l'industrie de façon générale.

M. Tobin: Qu'en est-il du taux d'appartenance étrangère? N'est-ce pas un point qui vous préoccupe? Je puis vous dire que les autres camionneurs du pays sont fort inquiets.

[Text]

Mr. Thompson: It seems to me that in our brief we make the point that transportation is an integral part of regional development. I cannot conceive that we or the federal government would ever want to let something that is an integral part of regional development fall into foreign hands, foreign ownership. Surely you would want to keep control of that vital element.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, to the witness, you say that and I say that and the premiers say that, but so far there has been absolutely no indication that principle is going to be accepted in the legislation. Quite to the contrary, there are some indications that will not be accepted in the legislation, which is why I am telling you not to assume anything.

The Chairman: I am glad we got the question and I am glad we got the answer; that is one of the reasons we are holding hearings, Mr. Tobin, because we are to write a report that is going to be a good report and is going to reflect as well as we can many different points of view. This is certainly one area the Minister himself has asked us to comment on very specifically in the letter of suggestion to the committee.

Mr. Mantha: you have been very quiet this morning. Could you . . . ?

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman; I am grateful for you letting me . . .

The Chairman: You gave me a cigar last night, and . . . If it was on the basis of this cigar, Mr. Mantha, I would not let you ask it; this cigar is broken.

Mr. Mantha: Oh, I am sorry. I will bring you a case.

The Chairman: Well now you can ask a lot of questions.

Mr. Mantha: We will get CN to bring it. My question is one of a couple. I just want to bring to your attention that the CN container service was to bring goods across to Newfoundland. Then the government figured that they needed competition, so this private company of Ace, which is the Atlantic container express, was put together. Then they found they both needed subsidies. Then they turned around and it costs about \$60 million to \$70 million to build the container depot over in Newfoundland.

• 1130

Then it turned out that CN is now getting somewhere around \$35 million a year for subsidies; and you can imagine what Ace is getting. So between the two . . . why are we using taxpayers' money to subsidize?

My question is this. You go across, possibly bringing goods, then you probably can come back bringing fish, as well as the containers coming back empty. So could you not compete if we threw out subsidies, period?

Mr. Drury: That is the general thrust. I think you have stated it very well, by the way—our stand on TerraTransport.

[Translation]

M. Thompson: Nous indiquons quelque part dans notre mémoire que selon nous les transports forment un élément essentiel du développement régional. Je ne vois pas comment nous pourrions envisager ou comment le gouvernement fédéral pourrait envisager qu'un élément vital de notre développement régional passe à des intérêts étrangers. Nous voulons sûrement tous garder le contrôle sur quelque chose d'aussi important.

M. Tobin: Vous êtes de cet avis, je suis de cet avis, les premiers ministres sont aussi de cet avis, mais jusqu'à présent, nous n'avons rien vu qui nous permette de croire que ce principe sera entériné dans la législation. Au contraire, il y a tout lieu de croire que la loi sera muette sur ce point, et c'est la raison pour laquelle je vous engage à ne rien prendre pour acquis.

Le président: Je suis heureux que vous ayez posé la question et que le témoin y ait répondu, M. Tobin. C'est la raison pour laquelle nous tenons ces audiences. Après quoi, nous préparons notre rapport dans lequel nous essaierons de tenir compte le plus possible de tous les points de vue exprimés. C'est ce que disait souhaiter le ministre lui-même dans la lettre qu'il faisait parvenir au comité.

Monsieur Mantha, on ne vous a guère entendu ce matin. Voulez-vous . . .

M. Mantha: Merci, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion . . .

Le président: Eh bien, vous m'avez donné un cigare hier soir . . . Remarquez bien que s'il ne s'agissait que du cigare, monsieur Mantha, je ne vous ferais pas de faveur, parce que figurez-vous que ledit cigare est brisé.

M. Mantha: Je suis désolé. Je vous en apporterai une caisse.

Le président: Dans ce cas, vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez.

M. Mantha: Nous demanderons au CN d'apporter la caisse. J'aurais quelques questions à vous poser. J'attire d'abord votre attention sur le fait que le service de conteneurs du CN a été mis sur pied pour transporter des marchandises à Terre-Neuve. Ensuite, le gouvernement a décidé qu'il fallait de la concurrence, et c'est ainsi qu'une compagnie privée du nom de Ace, signifiant *Atlantic container express*, a été créée. On a alors réclamé des subventions de part et d'autres. Et voilà qu'il en coûte de 60 à 70 millions de dollars pour construire un entrepôt de conteneurs à Terre-Neuve.

Voilà que le CN s'accapare 35 millions de dollars par année sous forme de subventions. Imaginez un peu ce que doit obtenir Ace. Les deux ensemble . . . Pourquoi utilisons-nous les deniers des contribuables de cette façon?

Ma question est la suivante. Vous effectuez des transports dans les deux sens, vous y apportez des marchandises et vous revenez avec du poisson et des conteneurs, peut-être vides. Sans ces subventions vous ne pourriez absolument pas faire concurrence?

M. Drury: De façon générale. Vous résumez admirablement, soit dit en passant, notre position sur TerraTransport: nous

[Texte]

We have difficulty competing against the non-private company that has an unlimited bottom line and no concern about bottom line.

The Chairman: You want the fair playing field that we have heard about from Sam Gibbons and everyone else, and that is how you started your brief.

Mr. Drury: We all have to compete on the same basis; hence the rationale for the compensatory nature of when these other...

Mr. Mantha: I am not trying to side with them, but I just think we are subsidizing two companies, which has to be ridiculous; and one is a Crown corporation.

Just for your attention, Mr. Chairman, maybe we should get the Auditor General to check to see what subsidy we are getting.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

I will now call on the Saint John Port Development Commission. Appearing on its behalf is its Chairman, Mr. Hugh McLellan.

Welcome, Mr. McLellan. We have your brief. If you could give the highlights of it, we will open it up for questions.

Mr. Hugh H. McLellan (Chairman, Saint John Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

First, as a word of introduction, the Saint John Port Development Commission is funded exclusively by the City of Saint John, and I am its Chairman and serve as a volunteer. By profession I am a lawyer, and that perspective may come in now and then.

We enthusiastically endorse and support the basic idea of deregulation. As we see it, deregulation is the key solution to the problem of keeping Canada competitive in the world economy of the global village. We see things in Saint John far beyond the parochialism that has been reflected in some of the observations this morning. We see Canada as part of a global economy.

Saint John is also the greatest industrial centre in the Atlantic provinces, and the only Atlantic Canadian port served by both railways and within easy trucking distance of New England and Montreal.

In our written submission we have expressed concern about CN. Saint John is 771 kilometres from Montreal by CP and Halifax is 1352 kilometres from Montreal by CN. Since about 1930, CN has enforced a system of rate parity, so that whatever rate CP charges to Saint John is immediately matched by CN to Halifax from Montreal. In our assessment that free haul of 581 kilometres has been a most unfair and continuing subsidy of the operation of the Port of Halifax by CN, and through its deficit by the Government of Canada, measured in tens of millions of dollars each year. The way we would like to see CN handled is we would like it to be immedi-

[Traduction]

avons bien du mal à faire concurrence à une compagnie nationalisée, qui a un crédit illimité et qui n'a pas à se préoccuper de faire ses frais.

Le président: Vous souhaitez les règles du jeu identiques dont nous a parlé Sam Gibbons et que vous avez vous-même évoquées au début de votre mémoire.

M. Drury: Nous voulions être placés sur le même pied que les autres. C'est ce qui explique la nature compensatoire...

M. Mantha: Je n'essaie pas de me mettre de leur côté, mais je constate que nous subventionnons deux compagnies, dont une société de la Couronne, ce qui est ridicule.

Nous devrions peut-être demander au vérificateur général de procéder à un examen, monsieur le président.

Le président: Merci, messieurs.

Je demanderai maintenant au représentant de la *Saint John Port Development Commission* (Commission portuaire de Saint-Jean) de bien vouloir s'avancer. Son porte-parole ici sera son président, M. Hugh McLellan.

Bienvenue, monsieur McLellan. Nous avons reçu votre mémoire. Si vous voulez bien nous en livrer les points saillants, avant de répondre à nos questions.

M. Hugh H. McLellan (président, Commission portuaire de Saint-Jean): Merci, monsieur le président, et membres du Comité.

Je voudrais d'abord indiquer que la Commission est financée exclusivement par la ville de Saint-Jean. Je fais office de président, mais je suis bénévole. Je suis avocat de mon état, ce qui pourrait ressortir à un moment ou à un autre.

Nous appuyons avec enthousiasme l'idée générale de la déréglementation. Selon nous, la déréglementation est l'élément clé qui doit permettre au Canada de faire concurrence sur le plan mondial. Nous avons à Saint-Jean une perspective beaucoup plus large que celle qui a pu ressortir au cours de certains témoignages ici ce matin. Pour nous, le Canada fait partie de l'économie mondiale.

Saint-Jean est le centre industriel le plus important des provinces de l'Atlantique et le seul port canadien de l'Atlantique qui est desservi par deux chemins de fer, tout en étant facilement accessible par camion à partir de la Nouvelle-Angleterre et de Montréal.

Dans notre mémoire écrit, nous vous faisons part d'un certain nombre de préoccupations au sujet du CN. Saint-Jean se trouve à 771 km de Montréal par le CP et Halifax se trouve à 1,352 km de Montréal par le CN. Or, depuis environ 1930, le CN impose un système de parité des tarifs, de sorte que les tarifs du CP de Montréal en direction de Saint-Jean sont tout de suite repris par le CN en direction de Halifax. En ce qui nous concerne, ce cadeau de 581 km est des plus injustes et cette subvention permanente de l'exploitation du port de Halifax accordée par le CN, et par le biais de son déficit, par le gouvernement du Canada, représente des dizaines de

[Text]

ately forbidden from operating any rail service below a compensatory rate and the federal government to take immediate steps to privatize CN as soon as possible so that it will be able to compete on a fair basis.

About tariff records, as we see it, a confidential contract is only confidential if it is confidential. Information filing systems are human systems, and human systems have a demonstrated tendency to leak information. I know you would not be familiar with that in Ottawa, but we are sensitive about it back in New Brunswick.

The Chairman: We have some roots in the deep East, Mr. McLellan, so I understand what you are saying.

• 1135

Mr. McLellan: As we see it, the solution to how to maintain the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act is to amend those programs to provide subsidies calculated on the basis of a certain amount of money per tonne per kilometre. To administer the act, all that would have to be filed would be a statement showing the information on tonnage and distance for a particular cargo; not the actual rate charged.

One serious issue of concern we also have with the proposal is the suggested Shipping Conferences Exemption Act amendments. If the federal government attempts to do any regulation or improve, or increase, its regulation of foreign ships serving Canada, the simple solution for those ships—whether they are calling at Vancouver or Saint John or Halifax—is to just stop calling at a Canadian port and call on American ports—like Seattle and New York—and allow Canada to be served more through American ports. In our view, it is inappropriate for the federal government to get involved in attempting to regulate international shipping.

Also, the Canada Shipping Act provisions present unrealistic obstacles to the registration of foreign-built vessels in Canada. The present Canadian ocean-going deep sea fleet can only be increased, and the way to do it is to make it easier for existing ships to be quickly and easily bought by Canadians and registered in Canada. Now, despite these observations, we are enthusiastic in our support of deregulation, Mr. Chairman. As we see it, the white paper *Freedom to Move* is just the first small step in the right direction. As we see it, the federal government has a clear responsibility to lead the way in cutting the Gordian knots, of its own bureaucracy, which burden our economy with waste, inefficiency, and the threat of economic collapse. Nobody here this morning has mentioned the federal deficit. Mr. Chairman, I submit this is one of the dominant concerns of the country. What we are into, now, is an exceedingly complicated system, where we have countless vested rights—quasi-judicial decision-making—and endless, endless discussion, debate, discussion, debate, committee on

[Translation]

millions de dollars chaque année. Nous voudrions que le CN se voie immédiatement empêché d'exploiter des services de transport par chemin de fer en exigeant des tarifs plus bas que le tarif compensatoire et que le gouvernement fédéral prenne des mesures immédiates en vue de privatiser le CN pour le forcer à faire concurrence sur le même pied que tous les autres intervenants.

En ce qui concerne les tarifs eux-mêmes, il ne peut y avoir d'ententes confidentielles que si leur caractère confidentiel est maintenu. Or, le stockage de l'information est fait par des humains, et les systèmes humains ont tendance à être exposés aux fuites. C'est une chose qui ne se voit sans doute pas à Ottawa, mais cela nous préoccupe, nous du Nouveau-Brunswick.

Le président: Nous avons quand même des racines très profondes dans l'Est, monsieur McLellan, de sorte que nous savons de quoi vous voulez parler.

M. McLellan: Pour conserver la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, on pourrait modifier ces programmes afin que les subventions soient calculées à raison de x dollars par tonne par kilomètre. Ainsi, il suffirait, pour administrer ces lois, de donner des informations concernant le poids d'une cargaison donnée et la distance parcourue, et pas le tarif réellement imposé.

Les amendements proposés à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes nous posent également des problèmes. Si le gouvernement essaie d'établir ou d'intensifier la réglementation des bateaux étrangers desservant des ports canadiens, ces bateaux, qu'ils fassent escale à Vancouver, à Saint John ou à Halifax, vont tout simplement cesser de mouiller dans un port canadien pour desservir plutôt des ports américains comme Seattle et New York, de sorte que le Canada sera desservi via les ports américains. À notre avis, le gouvernement fédéral ne devrait pas essayer de réglementer les transports maritimes internationaux.

De même, la Loi sur la Marine marchande du Canada impose des obstacles tout à fait irréalistes à l'immatriculation au Canada de bateaux construits à l'étranger. Or, étant donné que la flotte hauturière canadienne en est à son plus bas, la seule façon de la développer est de permettre à des Canadiens d'acheter plus rapidement et plus facilement les bateaux déjà construits et de les immatriculer au Canada. Malgré ces quelques observations, nous appuyons avec enthousiasme le principe de la déréglementation, monsieur le président. À notre avis, le document intitulé *Aller sans entraves* est un premier pas dans la bonne direction. Le gouvernement fédéral se doit manifestement de donner l'exemple et il doit donc commencer par couper les noeuds gordiens de sa propre bureaucratie, qui étouffe notre économie par son gaspillage et son inefficacité. En fait, cette énorme bureaucratie nous menace d'un effondrement économique pur et simple. Personne ce matin n'a parlé du déficit fédéral. Or, monsieur le président, j'estime qu'il s'agit là de l'un des principaux problèmes qui confrontent notre

[Texte]

committee, further consideration debate. Basically, the whole system needs leadership, and we commend the current government for their attempts to take the first small step towards de-regulation.

Now, as a for instance, let me just make a couple of brief illustrations of the problems. Cabooseless trains: After 105,000 kilometres of tests and, then, a series of hearings beginning with an application 17 months ago; and seven months after, 19 days of public hearings in four cities, the Railway Transport committee has given the railways permission to test the end-of-train unit that they have already tested for 100,000 kilometres, and which has worked well without cabooses and the expense that cabooses represent in much of America, since 1973.

Or pilots: Why do we have all these pilots employed by the Atlantic Pilotage Authority, with basically the duty of being on-call to now and then move a ship? Why cannot they be employees of Canada Ports Corporation with secondary duties as Assistant Harbour Master or Harbour Master or marketing reps, and working, rather than just being available at the end of a beeper to move a ship now and then?

Why is it that we have in the air side, for instance, at Transport Canada-run airports, all the specialists who have narrow functions which they wait to perform, hour after hour, and then perform only for a matter of minutes? You know, we have airports with customs inspectors and baggage handlers and firefighters and ticket agents and commissionaires and security personnel and everybody else, who, basically, could surely be regrouped and re-organized so that the system operates a lot leaner and a lot cheaper. In short, Mr. Chairman, the role of government, the role of the federal government in transportation matters is not creating job-security for government employees. It is to help make the transportation system operate lean and effective and competitive and, Mr. Chairman, with the greatest respect, there is considerable work to be done far beyond the changes proposed in *Freedom to Move*.

We would like to see the direction initiated by the present government continue and we wish them every success. We urge the committee to consider that the transportation system of Canada, which is certainly necessary for its economic success, is not just a giant welfare economic system to benefit some small communities in rural areas, or not some sort of make-work project to create more job security for federal civil servants. It is at the heart of the economy. It is not a tax on the economy; it is the bare bones of the economic system.

[Traduction]

pays. Le système que nous connaissons aujourd'hui est extrêmement compliqué, car toutes sortes de droits acquis interviennent, les décisions sont prises par des organismes quasi-judiciaires, après des discussions interminables d'un comité à l'autre. Il faut donc que quelqu'un joue le rôle de chef de file, et nous félicitons le gouvernement au pouvoir de s'orienter vers la déréglementation, même si ce n'est qu'un début.

Permettez-moi maintenant de vous donner quelques exemples qui illustrent bien nos problèmes. Prenons celui des trains sans fourgon de queue. Des tests ont été faits sur 105,000 km, des audiences ont été organisées, suite à une demande déposée il y a 17 mois, et finalement, sept mois plus tard, après 19 jours d'audiences publiques dans quatre villes, le Comité des transports ferroviaires autorise les sociétés de chemins de fer à expérimenter des trains sans fourgon de queue, alors que ces expériences ont déjà été faites sur 100,000 km, avec des résultats tout à fait satisfaisants, et que le coût que représente l'utilisation des fourgons de queue en Amérique depuis 1973 aurait pu être épargné.

Prenons l'exemple des pilotes de bateau. Pourquoi l'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie-t-elle tant de pilotes qui restent en disponibilité tant qu'il n'y a pas de bateau à piloter? Pourquoi ces pilotes ne sont-ils pas des employés de la Société des ports du Canada, auxquels on confierait des fonctions auxiliaires de maîtres de port ou d'adjoints au maître de port ou encore de représentants, etc., plutôt que de garder ces pilotes en disponibilité jusqu'à ce qu'un bateau arrive?

Parlons maintenant des transports aériens. Pourquoi, dans les aéroports exploités par le ministère fédéral des Transports, les spécialistes ont-ils des fonctions très limitées, qu'ils n'exécutent que pendant quelques minutes toutes les heures? En effet, vous avez dans ces aéroports des douaniers, des porteurs, des pompiers, des préposés aux billets, des commissionnaires et des agents de sécurité, et j'en passe, qui pourraient être certainement regroupés et réorganisés, afin de «dégraisser» le système et d'accroître son efficacité. Bref, monsieur le président, le rôle du gouvernement fédéral en matière de transport ne consiste pas à garantir la sécurité d'emploi à ses employés. Le gouvernement fédéral doit plutôt contribuer à l'amélioration des services de transport et à l'instauration d'un système efficace et compétitif, où il n'y aura pas de gaspillage. Malgré tout le respect que je vous dois, monsieur le président, j'estime que les propositions du document *Aller sans entraves* sont loin d'atteindre cet objectif.

Nous aimerions que le gouvernement maintienne cette nouvelle orientation, et nous lui souhaitons bonne chance. Il faut que votre Comité comprenne que le système de transport canadien, qui est absolument indispensable à notre succès économique, ne doit pas être une bureaucratie tentaculaire dont profitent des petites localités et des régions rurales, pas plus qu'un vaste projet «d'ateliers nationaux» destiné à garantir la sécurité d'emploi aux fonctionnaires fédéraux. Le système de transport est le pilier de l'économie, c'est même l'épine

[Text]

In Saint John, we are keen on making it work and working with the whole international economy.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLellan, for your summary of a very clear, concise brief with very definite views that I know members are just waiting to examine you on. I am not going to fool around any more. I have Mr. Tobin and Mr. Angus, even though cabooses were mentioned, but I know Mr. Benjamin... and then Mr. Crosby, and now, Mr. Benjamin, we will start.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, first of all I would like to thank our witness for his non-parochial statement. It is good to see that he has a national view and that Saint John, New Brunswick has a national view, and when I say that, I cannot help but think of the tremendous non-parochial lobby we have seen from Saint John, from the shipyards there. Having said that, I carry on.

A very important player, I think, in the New Brunswick economy is quoted as saying:

Our primary concern with the Government of Canada's recent white paper, *Freedom to Move*, is the absence of a statement in this document recognizing the fact that transportation is a key to regional economic activity and development.

The same player goes on to say:

We are very concerned that the broad reliance on competition outlined in the white paper would result in unacceptable levels of transportation services and costs which would reduce our ability to develop our economy.

That statement was made by the Premier of New Brunswick, Richard Hatfield, and reflects the concerns of the other Atlantic premiers. I cannot help but note, sir, that either the premiers are terribly out of step with the realities of Atlantic Canada or you are. And I do not know who.

Let me ask you this question: I have always believed that the notion that transportation exists as a service industry is tapered as well in a country as large as Canada, with only 25 million people, that transportation is also an ingredient in providing basic, essential goods and services to people, no matter where they live, at a reasonable and affordable cost. What you seem to be espousing, do not mind me saying, is that if you want to live in the sticks, it is user pay, and your choice is either to pay an arm and a leg or move out of the sticks. Quite frankly, as an Atlantic Canadian, I am flabbergasted by your presentation. Perhaps you would care to explain that. You are saying, what is this nonsense about a welfare system for small communities. What are you suggesting should happen to those small communities?

[Translation]

dorsale de notre système économique. Il n'exerce pas de ponction sur l'économie, il en est plutôt l'épine dorsale.

A Saint-Jean, nous sommes résolus à rendre ce système efficace au niveau national aussi bien qu'international.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacLellan, de ce résumé très clair et très concis de votre mémoire. Vous avez avancé des opinions sur lesquelles certains députés ne manqueront certainement pas de revenir. Sans plus tarder, donc, je vais leur donner la parole. J'ai les noms de MM. Tobin et Angus, même si l'on a parlé de fourgons de queue, et M. Benjamin... Ensuite, ce sera le tour de M. Crosby et de M. Benjamin. Commençons.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord remercier notre témoin d'avoir adopté, au cours de sa déclaration, un point de vue national, plutôt que de se limiter à la région d'où il vient. À ce propos, je ne peux m'empêcher de penser au puissant groupe de pression des chantiers navals de Saint-Jean qui, lui aussi, adopte un point de vue on ne peut plus national. Cela dit, je vais passer à ma question.

Un protagoniste important de l'économie du Nouveau-Brunswick aurait déclaré, et je cite:

Nous déplorons que le dernier livre blanc du gouvernement fédéral, intitulé *Aller sans entraves*, ne reconnaisse pas que le système de transport est le pivot de l'activité et de l'expansion économique régionales.

Cette même personne a ajouté que:

Le crédo de ce Livre blanc étant la concurrence absolue, nous craignons que cela ne se traduise par la détérioration des services de transport et par l'augmentation des coûts, ce qui entravera d'autant notre capacité d'expansion économique.

Voilà ce qu'a déclaré le premier ministre du Nouveau-Brunswick, Richard Hatfield, qui se faisait l'écho des autres premiers ministres de la région de l'Atlantique. Force m'est donc de conclure qu'en ce qui concerne la situation dans la région de l'Atlantique, soit les premiers ministres sont complètement à côté de la plaque, soit vous l'êtes. Lequel des deux?

Permettez-moi de vous poser cette question. J'ai toujours pensé que les réseaux de transport font partie du secteur des services, et que dans un pays aussi vaste que le Canada, même s'il ne compte que 25 millions d'habitants, les systèmes de transport servent à acheminer les biens et services essentiels à tous les habitants, où qu'ils habitent, à un coût raisonnable. Or, vous semblez prétendre qu'à ceux qui ont choisi d'habiter dans un trou perdu, pardonnez-moi l'expression, il faut imposer le principe de l'impartition des coûts aux usagers. Ainsi, selon vous, on aurait le choix entre payer les yeux de la tête ou aller habiter ailleurs. Très franchement, en tant qu'habitant de la région de l'Atlantique, votre exposé m'a absolument renversé. Vous avez peut-être des explications à nous donner. Selon vous, le système actuel constituerait une manière d'assistance sociale aux petites localités, ce qui vous semble absurde... Quelle serait donc votre solution pour ces petites localités?

[Texte]

Mr. McLellan: Mr. Chairman, Saint John is not one of those communities. We see ourselves as part of the New England, the eastern North America region as well as a main entry point for all of Canada, and the problems with small and isolated communities throughout the Atlantic provinces can best be dealt with by those citizens and their elected representatives. That is not our field.

Mr. Tobin: Well, that is very much a dog in the manger attitude, I must say, from Saint John, New Brunswick. I would like to talk to the rest of your citizens and find out whether or not that truly reflects their view. But you are commenting on potential changes to the National Transportation Act. And while I understand comments that reflect Saint John's particular interest, and appreciate those for what they are, I think it is incumbent upon all of us to comment from the point of view of our region and of the nation. That is why I said a little facetiously at the beginning, for a non-parochial city, Saint John, New Brunswick has certainly made fantastic representations about their shipyards in Ottawa in a very parochial fashion. And you cannot have it both ways. I ask you again, sir, do you not think that policy, for example, forbids CN from operating any rail service below a compensatory rate? Even the truckers would not suggest that. They would suggest that they get a piece of the action. If there is going to be a decision by government that service ought to be provided in certain regions at a rate that is affordable and reflects a reasonable standard of living, then at least everybody have a chance to compete for that. You, on the other hand, would say, no, cut it off. You indicate we should privatize CN as soon as possible. Again, I would like to ask you, from the point of view of Atlantic Canada, whether or not you think those policies in fact would destroy many of the smaller communities and smaller industries in this region. Have you had a chance to examine it from the point of view of what would happen to a small industry at the end of the line—whether it would destroy that industry or not? Are you not concerned?

• 1145

Mr. McLellan: Mr. Chairman, our preliminary assessment is that the trucks would be able to fill the economic needs of many communities adequately, perhaps rather than CN, and that people who choose to live, or communities which happen to exist, in geographically inconvenient places, whether it is somewhere in Quebec or it is somewhere in Newfoundland, or wherever, have to recognize there is a cost of living there, and the cost is in fact in transportation costs.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have no more questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. McLellan, I was in Winnipeg when you made your wholehearted embracing of the railways' position on caboosless train operations. You may be interested to learn that over half of the states in the United States who originally approved caboosless trains, are now forcing the railroads to put them back on, so I think automatic endorsements of things like that based on observa-

[Traduction]

M. McLellan: Monsieur le président, Saint-Jean ne fait pas partie de ces localités. Nous faisons plutôt partie de la Nouvelle-Angleterre, de l'Est de l'Amérique du Nord, et nous sommes également l'un des principaux ports d'entrée au Canada. À notre avis, les problèmes que connaissent les petites localités isolées des provinces de l'Atlantique devraient être résolus par leurs habitants et leurs représentants élus. Ce n'est pas notre responsabilité.

M. Tobin: Si je comprends bien, vous vous en lavez les mains. J'aimerais bien savoir ce qu'en pensent vos concitoyens. Vous avez parlé des modifications qu'on envisage d'apporter à la Loi nationale sur les transports, et vous l'avez fait, en partie, en fonction des intérêts particuliers de Saint-Jean. Je le comprends. Nous avons tous pour responsabilité de défendre les intérêts de notre région et ceux de la nation tout entière. C'est la raison pour laquelle j'ai dit au début, un peu pince-sans-rire, que pour une ville qui défend les intérêts de tout le pays, Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, avait exercé des pressions considérables à Ottawa pour défendre les intérêts de ses chantiers navals. Vous ne pouvez pas tout avoir. Cette politique, par exemple, qui interdit au CN d'exploiter un service ferroviaire en dessous d'un certain tarif compensatoire, même les camionneurs ne le proposeraient pas. Ce qu'ils voudraient, c'est avoir une part du gâteau. Si le gouvernement décide qu'il faut offrir le service dans certaines régions, à un prix abordable, conforme au niveau de la vie, tous auront au moins la possibilité de rivaliser. Par contre, pour votre part, vous répondriez non, qu'on y mette fin. Vous avez dit qu'il faudrait privatiser le CN le plus tôt possible. Là encore, j'aimerais vous demander si dans la région de l'Atlantique vous ne pensez pas que de telles politiques détruiraient de nombreuses petites localités et industries de la région. Avez-vous pu étudier la question de savoir ce qui arriverait à une petite industrie—si elle se trouverait ou non détruite? Est-ce que cela ne vous inquiète pas?

M. McLellan: Monsieur le président, à première vue, nous sommes d'avis que le camionnage pourrait répondre adéquatement aux besoins économiques de nombreuses localités, au lieu du CN, et que par ailleurs ceux qui ont choisi d'habiter, ou encore les localités qui se trouvent, dans des endroits peu pratiques, que ce soit au Québec ou à Terre-Neuve ou ailleurs, doivent reconnaître qu'il faut payer un prix pour habiter là, et que ce prix, ce sont les frais de transport.

M. Tobin: Monsieur le président, je n'ai plus de questions.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur McLellan, j'étais à Winnipeg lorsque vous avez endossé de tout cœur la position des sociétés ferroviaires qui voulaient rouler sans fourgon de queue. Il vous intéressera peut-être d'apprendre que plus de la moitié des États américains qui à l'origine avaient approuvé les trains sans fourgon de queue forcent maintenant les sociétés ferroviaires à les réinstaller. Je pense donc que ce n'est pas en appuyant automatiquement des positions sembla-

[Text]

tions of the American situation are not necessarily the realities of what happens in the marketplace.

I want to ask you about some things in your brief. Are you saying that you are against cross-subsidization within a particular mode of transport?

Mr. McLellan: Well, Mr. Chairman, I think, at the heart of it, with the exception of the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic provinces' transportation regulations or provisions, as we see it, subsidies are generally unfair, produce more problems than they solve and should be avoided as far as it is possible, subject to any other legal requirements like, for instance, the Terms of Union with Newfoundland or whatever.

Mr. Angus: So you are not differentiating between a tax subsidy per se or the users' of a service subsidizing one part through higher rates.

Mr. McLellan: A subsidy is a subsidy, and subsidies, Mr. Chairman, in our submission, are largely bad.

Mr. Angus: Let me interpret it in another way then. You . . .

The Chairman: He was very clear. It may be provocative but it is very clear.

Mr. Angus: I realize that. I just wanted to verify it, Mr. Chairman. Does that mean that you are also in favour of full cost recovery for any services that are provided?

Mr. McLellan: Yes, by and large.

Mr. Angus: So, assuming that Bill C-75 passes the House, which gives the Minister of Transport the power to charge user fees for coastguard services such as dredging and navigation lanes, you will wholeheartedly endorse that and its addition of cost to the Port of Saint John.

Mr. McLellan: We will, Mr. Chairman, as long as the policy that bill would indicate is fairly enforced everywhere, including the St. Lawrence.

Mr. Angus: It is something that cannot be enforced outside our national boundaries and, therefore, would put our shipping industry at a competitive disadvantage on the world marketplace.

Mr. McLellan: It might, but that is a matter that would be subject to discussion after the bill was in place.

Mr. Angus: After it is in place. Right. Mr. McLellan, you make reference to the confidential contracts, indicating there is no way they should be filed in any way because they would no longer be confidential. Let us look at a scenario in which the government accepts your proposal regarding CN and CP in terms of the equal rates, so that you are then in a better competitive position with Halifax. But then if we get into confidential rate setting, is it not entirely possible that the

[Translation]

bles fondées sur des observations de la scène américaine que vous tenez nécessairement compte des réalités du marché.

Je veux vous interroger sur certaines des affirmations que contient votre mémoire. Vous y dites que vous vous opposez à l'interfinancement au sein d'un mode particulier de transport?

M. McLellan: Eh bien, monsieur le président, je crois qu'essentiellement, à l'exception de ce qui est prévu par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et par les règlements ou dispositions des organismes de réglementation des transports dans les provinces Atlantiques, nous estimons qu'en général, les subventions sont injustes, qu'elles sont une source de problèmes et qu'il faut les éviter dans toute la mesure du possible, sous réserve de toute autre exigences légales, par exemple, celles prévues par les Conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada.

M. Angus: Donc vous ne faites aucune distinction entre un dégrèvement fiscal comme tel et le fait que les usagers d'un service en subventionnent une partie en payant des tarifs plus élevés.

M. McLellan: Une subvention, c'est une subvention, et nous prétendons, monsieur le président, dans notre mémoire, qu'il est mauvais dans l'ensemble d'avoir des subventions.

M. Angus: Dans ce cas permettez-moi d'interpréter la chose différemment. Vous . . .

Le président: Il s'est exprimé très clairement. C'est peut-être de la provocation, mais c'est très clair.

M. Angus: Je m'en rends compte. Je tenais simplement à le vérifier, monsieur le président. Est-ce que cela signifie que vous approuvez également le recouvrement intégral des coûts de tout service fourni?

M. McLellan: Oui, dans l'ensemble.

M. Angus: Donc en supposant que le projet de loi C-75 soit adopté à la Chambre, lequel conférerait au ministre des Transports le pouvoir d'imposer des droits d'usager à l'égard des services de la Garde côtière tels que le dragage et les voies de navigation, vous appuieriez de tout coeur cette situation et les frais accrus que devrait ainsi assumer le Port de Saint-Jean.

M. McLellan: En effet, monsieur le président, dans la mesure où cette politique s'appliquera équitablement partout, y compris dans le Saint-Laurent.

M. Angus: Nous ne saurions appliquer ces dispositions à l'extérieur de nos frontières, et par conséquent, notre marine marchande se trouvera désavantagée sur le plan de la concurrence sur les marchés mondiaux.

M. McLellan: Peut-être, mais il y aurait lieu d'en discuter après le projet de loi en place.

M. Angus: Une fois le projet de loi adopté. En effet. Monsieur McLellan, en mentionnant les contrats confidentiels, vous indiquez qu'il ne faut absolument pas qu'on soit forcé de les déposer, car alors ils ne seraient plus confidentiels. Supposons un instant que le gouvernement accepte votre proposition et impose des tarifs égaux au CN et au CP, ce qui vous placerait dans une meilleure position pour faire concurrence à Halifax. Cependant, si, ensuite, nous instaurons les tarifs

[Texte]

same thing will occur because the railroads will give the Port of Halifax a confidential rate that will mean the Port of Saint John will not get the same access?

• 1150

Mr. McLellan: That is certainly possible, Mr. Chairman, but what is unfair is the prospect that presently exists, that the bottomless pocket of CN and the federal government will unfairly subsidize that operation. The privatizing of CN is the cornerstone of our perspective on that issue.

Mr. Angus: But the white paper talks about the need to provide identifiable public subsidies to those communities that, for whatever reason, cannot compete with the Halifaxes of the world. So whether it is CP or CN, whether it is trucks or marine, there could conceivably be public moneys going to a private sector company in order to provide some balance.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, as I read that, I thought it was referring to somewhere like, say, the Port aux Basques to Sydney run or the ferry to P.E.I. rather than generally.

Mr. Angus: But you have already pointed out in your brief, though, that for some reason there has been a need to balance transportation costs and there is no reason why that same philosophy would not apply after the white paper has been enacted into legislation.

Mr. McLellan: I do not understand you on that. I think what I have said is very clear, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Crosby.

Mr. Crosby: Thank you, Mr. Chairman.

I want to carry on with your general attitude or philosophy towards transportation. It has been pointed out to you that the Canadian premiers have indicated their policy, which is that transportation must be recognized as a key to regional economic development and that commercial viability must be moderated by that concern. Do I understand that you do not agree with that basic policy position by the Canadian premiers?

Mr. McLellan: That is right, Mr. Chairman.

Mr. Crosby: All right. You made some comments about compensatory rates, comparing the Port of Saint John to the Port of Halifax in relation to the mileage to the principal market point of Montreal. Are you assuming that mileage, distance travelled, is the only basis to judge the rate as compensation? I would have thought the much greater volume of container traffic, for instance, out of the Port of Halifax would justify a lower rate on volume grounds.

[Traduction]

confidentiels, ne croyez-vous pas qu'il sera tout à fait possible que la même chose se produise car les sociétés ferroviaires offriront un tarif confidentiel au port de Halifax ne donnant pas ainsi le même accès au port de Saint-Jean?

M. McLellan: C'est tout à fait possible, monsieur le président, mais l'injustice se situe dans la situation actuelle où le CN et le gouvernement fédéral subventionnent injustement ce service à même leur caisse sans fond. La pierre angulaire de notre position à ce sujet dépend de la privatisation du CN.

M. Angus: Toutefois, dans le Livre blanc, on dit qu'il est nécessaire de donner des subventions publiques définies comme telles aux localités qui, pour quelque raison que ce soit, ne sauraient faire concurrence aux Halifaxes de ce monde. Qu'il s'agisse donc du CN ou du CP, qu'il s'agisse des camions ou des traversiers, on peut penser que les deniers publics serviront à subventionner des entreprises privées afin de maintenir un certain équilibre.

M. McLellan: Monsieur le président, d'après mon interprétation, je pensais qu'il s'agissait d'un service semblable à celui entre Port-aux-Basques et Sydney ou du service de traversier à l'Île-du-Prince-Édouard et non pas de subvention générale.

M. Angus: Mais vous avez déjà souligné dans votre mémoire que pour une raison quelconque il a fallu maintenir un équilibre entre les coûts de transport; or il n'y a aucune raison de croire que cette même philosophie ne s'appliquera pas une fois le Livre blanc transformé en loi.

M. McLellan: Je ne vous comprends pas. Je pensais m'être exprimé très clairement, monsieur le président.

M. Angus: Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur Crosby.

M. Crosby: Merci, monsieur le président.

J'aimerais continuer à vous interroger sur votre attitude générale ou philosophie à l'égard des transports. On vous a fait remarquer que les premiers ministres canadiens avaient énoncé leur politique, à savoir qu'il faut reconnaître les transports comme élément essentiel de l'expansion économique régionale et que c'est dans cette optique qu'il faut juger la rentabilité commerciale. Dois-je comprendre que vous contestez cette politique fondamentale énoncée par les premiers ministres canadiens?

M. McLellan: En effet, monsieur le président.

M. Crosby: Très bien. Vous avez parlé des tarifs compensatoires, vous avez comparé le port de Saint-Jean au port de Halifax du point de vue de leur distance par rapport au marché principal à Montréal. Est-ce que vous présumez que ce n'est qu'en se fondant sur ce millage, sur la distance à parcourir qu'il faut déterminer la compensation? J'aurais pensé que le volume beaucoup plus important de conteneurs par exemple dans le port de Halifax justifierait un tarif inférieur simplement à cause du volume.

[Text]

Mr. McLellan: Mr. Chairman, I recognize there are many factors other than distance in setting rates, but the concern is now the unfair and unfortunate situation of CN, the Crown, basically being able not to work under the bottom-line discipline that CP or other private sector organizations have to live with.

Mr. Crosby: Do you have any basis for your apparent assumption that the Port of Halifax benefits from the matching of rates as between the Port of Saint John to the Port of Halifax versus Montreal?

Mr. McLellan: Mr. Chairman, from 1891 until about 1921, the CN system from Montreal to Halifax was known as the Intercolonial Railway. It went bankrupt. The reason it went bankrupt is that it could not compete with the short line directly from Montreal to Saint John. In the 1920s, the federal government created the CN and put them in place with this bottomless pocket, and in effect, created an artificial geographical neutralization of Saint John's traditional position.

Mr. Crosby: I do not know if that is the answer. I know what the question was. I am not aware of any evidence that indicates that Canadian National are not being compensated fully and making a substantial and handsome profit on the carriage of containers from the Port of Halifax to Montreal. I cannot answer for the Port of Saint John to Montreal, but I have every reason to believe it is a very profitable business for Canadian National.

Mr. McLellan: I do not have access to all their figures, nor could I analyse them, but I am looking at history. Saint John has suffered since the 1931 decision that there should be rate parity. We do not like it.

Mr. Crosby: I will ask just one short question, because you did mention it. I do not know if it is too relevant to the situation, but regarding your attitude towards cost recovery, I assume you would be in support of specific fees for things like ice-breaking in a port or dredging and other things for . . .

• 1155

Mr. McLellan: As long as that is applied the same way everywhere, it is not a problem, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to follow up on the business of the distance and the rate between Montreal and Saint John versus Montreal-Halifax, and the free haul, as you call it, of CN's 581 kilometres. Are you not aware that both railroads have been doing this for decades all over the country? For example, there are a couple of potash mines east of Saskatoon. The distance on CN's track is shorter than the distance on that of CP, but CP charges the same rate. I do not understand. Is this not sort of a mechanism . . . there is an equity of treatment? It has always been the intent of national policy in Canada to try to provide a reasonable equity of treatment in service, and minimize discrimination due to where you happen to live or where you happen to be located and produce your goods.

[Translation]

M. McLellan: Monsieur le président, j'admets que de nombreux autres facteurs outre la distance entrent en ligne de compte pour déterminer les tarifs, mais ce qui nous préoccupe, c'est la situation injuste et malheureuse qui prévaut actuellement et qui permet au CN, à la Couronne donc, de se soustraire essentiellement au critère de rentabilité que doivent respecter le CP ou toute autre entreprise du secteur privé.

M. Crosby: Sur quoi vous fondez-vous pour supposer qu'apparemment le port de Halifax bénéficie de tarifs semblables pour le transport à destination de Montréal que l'on parle du port de Saint-Jean ou du port de Halifax?

M. McLellan: Monsieur le président, de 1891 à 1921 environ, il y avait entre Montréal et Halifax ce que l'on appelait l'*Intercolonial Railway*. Cette société ferroviaire a fait faillite tout simplement parce qu'elle ne pouvait pas faire concurrence à la voie plus courte et plus directe de Montréal à Saint-Jean. Dans les années 1920, le gouvernement fédéral a créé le CN avec sa caisse sans fond, et a ainsi neutralisé artificiellement la position traditionnelle de Saint-Jean.

M. Crosby: Ama connaissance, ce n'est pas la réponse. Je me souviens de la question. Ama connaissance, rien n'indique que le Canadien National n'est pas pleinement indemnisé et ne réalise pas de considérables et jolis bénéfices sur le transport des conteneurs du port de Halifax à Montréal. Je ne saurais dire ce qu'il en est du port de Saint-Jean à Montréal, mais j'ai toutes les raisons de croire que cette activité est très rentable pour le Canadien National.

M. McLellan: Je n'ai pas accès à tous leurs chiffres, et même si je les avais, je ne saurais les analyser, mais je regarde l'histoire. Saint-Jean souffre depuis la décision de 1931 d'imposer la parité des tarifs. Nous n'aimons pas cela.

M. Crosby: Je vais simplement poser une autre brève question, sur quelque chose que vous venez de mentionner. Je ne sais pas si c'est vraiment pertinent, mais compte tenu de votre attitude à l'égard du recouvrement des coûts, je présume que vous appuyez l'idée d'imposer des droits précis pour des services tels que les brise-glaces dans les ports ou le dragage ou des choses du genre . . .

M. McLellan: Si l'on impose ces droits partout, de la même façon, ce n'est pas un problème, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur cette question de la distance et des tarifs entre Montréal et Saint-Jean comparés à ceux entre Montréal et Halifax, et le parcours gratuit comme vous l'avez appelé, de 581 kilomètres du CN. Saviez-vous que les deux sociétés ferroviaires le font, depuis des décennies, partout au pays? Par exemple, il y a quelques mines de potassium à l'est de Saskatoon. La voie du CN est plus courte que celle du CP, mais le CP demande le même tarif. Je ne comprends pas. N'est-ce pas là un mécanisme . . . Est-ce un traitement équitable? La politique nationale au Canada a toujours eu pour objet de promouvoir un traitement assez semblable au niveau des services, à diminuer la discrimination qui découle du lieu où vous habitez ou où vous fabriquez vos produits.

[Texte]

What you are suggesting here, in effect, is that we close down Halifax and that everything goes to Saint John.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, Halifax has natural geographical advantages in that it is closer to northern Europe than Saint John. That is a plus for Halifax. Saint John has a natural geographical advantage in being 581 kilometres closer to Montreal than Halifax by rail. We would just like to see the natural strengths and advantages of each place given their fair credit instead of seeing the artificial neutralization of some of the advantages.

Mr. Benjamin: You would forbid CN from operating anywhere else, sir, below a compensatory rate. Would you apply the same thing to CP?

Mr. McLellan: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: You talk about the bottomless pocket of CN and the government. Are you not aware that since 1976, over the last eight years, as a matter of national policy CN has been instructed by the government to start making money, that there would be no more equity investment from the shareholder, namely, the Government of Canada, and that they had to operate the same as any other business? The same thing applied to Air Canada. It is a myth to say that... In fact, I think last year or the year before, CN paid a \$15 million dividend to the shareholder, namely the people of Canada. This bottomless pocket is a myth and I wish you guys would quit pedalling it.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, the last I heard of it was with regard to CN trucking.

Mr. Benjamin: CN tells us that unless they turn it around in the next couple of years they are going to get rid of it. You are operating like a business.

You say that these confidential rates have to be kept secret and that they should not be filed so that information does not get leaked. You also suggest that under the Maritime Freight Rates Act, and the Atlantic Region Freight Assistance Act, a simple way would be to just pay them so much money per tonne or kilometre. Let us say one of the railroads makes a secret confidential deal with a shipper, transporting from Montreal to Saint John or whatever, the rate is kept secret and has been lowered in order to get that outfit's business. Even if it is a lower rate, which is supposed to be a benefit to the shipper, the railroads get the subsidy anyway because nobody knows what the rate is. This is true even if it is a higher rate. You say that this is a simple solution. This is not simple, it is simplistic.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, I am talking about an amount of money per tonne, per kilometre, which is something a lot simpler than giving a percentage of the gross rate or the gross dollar amount.

[Traduction]

En fait, ce que vous suggérez ici, c'est que nous fermions Halifax et que tout passe par Saint-Jean.

M. McLellan: Monsieur le président, Halifax jouit d'un avantage géographique naturel puisque ce port est plus près du nord de l'Europe que Saint-Jean. C'est l'atout de Halifax. Saint-Jean jouit d'un avantage géographique naturel parce qu'il est plus près de Montréal que Halifax par voie ferrée de 581 kilomètres. Nous aimerions simplement que l'on reconnaisse les points forts et les avantages naturels propres à chaque endroit au lieu d'essayer de neutraliser artificiellement certains de ces avantages.

M. Benjamin: Vous voulez interdire au CN d'offrir où que ce soit ailleurs des tarifs compensatoires. Exigerez-vous la même chose du CP?

M. McLellan: Oui, monsieur le président.

M. Benjamin: Vous parlez de la caisse sans fond du CN et du gouvernement. Ne savez-vous pas que depuis 1976, depuis huit ans, le gouvernement dans le cadre de sa politique nationale a donné l'ordre au CN de réaliser des bénéfices en stipulant que l'actionnaire, à savoir le gouvernement du Canada, n'allait plus investir de capital et que donc le CN devait s'en tirer comme toute autre entreprise? Il en va de même pour Air Canada. C'est un mythe que de prétendre que... En fait, je crois que l'an dernier ou l'année précédente, le CN a versé 15 millions de dollars de dividendes à l'actionnaire, c'est-à-dire aux citoyens du Canada. C'est un mythe que de parler d'une caisse sans fond et j'aimerais bien que vous cessiez, vous tous, de le répéter.

M. McLellan: Monsieur le président, la dernière fois que j'en ai entendu parler, il s'agissait des services de camionnage du CN.

M. Benjamin: Le CN nous dit qu'à moins de réussir à réaliser des bénéfices au cours des quelques prochaines années, ils vont s'en débarrasser. Vous fonctionnez comme une entreprise.

Vous prétendez qu'il faut maintenir le secret autour des tarifs confidentiels et que donc il ne faut pas les déposer afin d'éviter toute fuite. Vous avez également laissé entendre que conformément à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique, le plus simple serait tout simplement de verser tant de la tonne ou du kilomètre. Supposons qu'une des sociétés ferroviaires s'entende secrètement avec un expéditeur qui expédie de Montréal à Saint-Jean ou ailleurs, et qu'on avait diminué ce tarif secret afin d'obtenir le contrat. Même si le tarif est inférieur, ce qui devrait avantager l'expéditeur, la société ferroviaire obtiendra de toute façon une subvention parce que personne ne connaît ce tarif. Il en va de même si le tarif est plus élevé. Vous dites que c'est là une solution simple. Ce n'est pas simple, c'est simpliste.

M. McLellan: Monsieur le président, je parle d'un tarif par tonne, par kilomètre, ce qui est beaucoup plus simple que de donner un pourcentage du tarif brut ou du montant brut.

[Text]

The Chairman: We may not all agree with the opinions of the witnesses—we have had different opinions here—but when they are very clear, as a chairman, I question how far we should examine them. Mr. Suluk, please go ahead.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. I am going to try to get another very clear answer, a very blunt answer. I come from the eastern Arctic where we do not have any problems about transportation because we do not have any.

• 1200

We do not have any railways, nor roads, no alternative modes of passenger transportation other than by air. Under these circumstances and considering your mention that subsidies are bad, very bluntly, would you still say to let the people in the north freeze in the dark?

Mr. McLellan: No, Mr. Chairman.

Mr. Suluk: Could you elaborate on your viewpoint concerning subsidies?

The Chairman: We could all quite easily freeze in the dark alike at some times of the year.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, for the same reasons that there has historically been a special treatment of the stretch from Cape Tormentine to Borden, Prince Edward Island, or from Port aux Basques to Sydney on the Newfoundland side, there should be some special consideration for the northern communities.

I recognize that my perspective on this has not included a consideration of areas like the far north. For the same reason it is important to develop Canadian sovereignty in places like Ellesmere Island, it is also important to develop in the eastern Arctic a minimum Canadian transportation infrastructure. This is not to say that every small town in the Maritimes deserves to have free trucks and free rail and everything else.

Mr. Suluk: Yes, Mr. Chairman, as I mentioned, I was not referring to roads or rail and so on, simply because we do not have them. There is no alternative way of travelling in the north. The only way you could travel is by air. Everything is flown in, other than the annual resupply to the communities. There are no subsidies of any kind on passengers and on freight. Under those circumstances, would you be able to modify your own specific viewpoints about subsidies being bad?

Mr. McLellan: Mr. Chairman, I have no trouble with the idea of subsidies to places in the eastern Arctic. By its definition, it is very special and very important to all of Canada. But this is quite different from run-of-the-mill subsidies in southern Canada or, for that matter, subsidies of some industries in the north, say, a mine in the Yukon, which, by being subject to a whole lot of subsidy, might bankrupt a mine in New Brunswick.

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk. You had a supplementary—a very brief one—and you were very short in your opening.

[Translation]

Le président: Nous ne sommes peut-être pas tous d'accord avec les idées des témoins—nous avons vu des divergences d'opinion ici—mais lorsque les témoins s'expriment très clairement, comme président, je me demande jusqu'à quel point nous devons les interroger. Monsieur Suluk, s'il vous plaît, allez-y.

M. Suluk: Merci, monsieur le président. Je voudrais obtenir une réponse claire et non ambiguë. L'Arctique de l'Est dont je suis originaire ne pose pas de problèmes de transport, pour la bonne raison qu'il n'existe pas de transport chez nous.

Nous n'avons ni chemins de fer ni routes, l'avion étant notre seul moyen de transport. Puisque vous vous êtes prononcé contre les subventions, est-ce que vous proposez de laisser les habitants du Nord geler dans l'obscurité?

M. McLellan: Certainement pas, monsieur le président.

M. Suluk: Pourriez-vous nous expliquer plus en détail ce que vous pensez des subventions.

Le président: Pendant certaines périodes de l'année, nous risquons tous de geler dans l'obscurité.

M. McLellan: De même qu'on a toujours accordé un traitement privilégié à la région allant du Cap Tormentin à Borden dans l'Île-du-Prince-Édouard, ou de Port aux Basques à Sydney à Terre-Neuve, les agglomérations situées dans le Grand Nord devraient également bénéficier d'un traitement de faveur.

Il est vrai que dans ce que j'ai dit jusqu'à présent, je n'ai pas tenu compte du Grand Nord. Tout comme il importe d'affirmer la souveraineté canadienne sur les îles Ellesmere, il est tout aussi essentiel d'assurer les infrastructures de transport minimum dans l'Est de l'Arctique. Cela ne signifie bien entendu pas que le moindre petit village des Maritimes doive bénéficier de transport routier ou ferroviaire gratuit.

M. Suluk: Il n'est pas question chez nous de transport routier et ferroviaire qui n'existe pas et l'avion est donc notre unique mode de transport. Tout chez nous arrive par avion. Or le transport par avion des passagers et des marchandises ne bénéficie d'aucune subvention. Dans ces conditions, pouvez-vous continuer à affirmer que les subventions sont mauvaises sans exception.

M. McLellan: Je trouverais tout à fait normal de subventionner les agglomérations de l'Est de l'Arctique, région de la plus haute importance pour le pays. Mais ce type de subventions seraient tout à fait différentes des subventions accordées dans le Sud du Canada et même des subventions de certaines industries situées dans le Nord comme par exemple les mines du Yukon qui, grâce aux subventions, risquent d'accabler les mines du Nouveau-Brunswick à la faillite.

Le président: Je vous remercie, monsieur Suluk, d'avoir été aussi bref.

[Texte]

Mr. Tobin: Very brief, Mr. Chairman. I just am tempted to ask Mr. McLellan whether he likes Toronto. If we follow the philosophy he has put forward, we are all going to be living there, including the people of Saint John.

Mr. McLellan: No, Mr. Chairman. I would like to reply to this because it was not a question but a provocative rhetorical statement.

The Chairman: Did you reply to it?

Mr. McLellan: I do not need to reply to it, Mr. Chairman. I love Toronto. *Et j'aime aussi Montréal.*

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLellan. It was very clear and I knew it would provoke some questions.

Fine. We now call the next witness. The next witness is the Atlantic Provinces Economic Council. Appearing on its behalf will be, I gather, Mr. McCulloch, Mr. Belliveau and Mr. Stuart.

• 1205

I want to welcome you, gentlemen, appearing on behalf of the Atlantic Provinces Economic Council. Your brief was just circulated. Could you introduce yourselves and those with you for purposes of the record, and let us have your highlights.

Mr. R.A. McCulloch (Chairman, Atlantic Provinces Economic Council): Mr. Chairman, thank you very much. My name is Rod McCulloch, and I am the Chairman of APEC. With me is Mr. Bob Stuart, who is the President, and Mr. Bill Belliveau, who is the Vice-Chairman for the Atlantic Region.

I think what I would like to start with is to point out that our presentation has been put together by our transportation committee, which is a number of the members of our board, including others, who are well versed in the areas of transportation throughout the region. When we get into the question period, I would like to make it clear that I may have to throw the questions off to my cohorts here, because I am not a transportation expert. I have prepared a statement, outlining a shortened version of our presentation. I will quickly go through that, and then we can get into the question period.

As I indicated, the Atlantic Provinces Economic Council is a not-for-profit research and public policy organization, and our objective is to promote economic development in the Atlantic region. We are a private corporation; we are not a government organization. We are funded by individual memberships, by selling subscriptions, by publishing, and we have some federal and government support.

The transportation system and its inherent problems have been a dominant theme in APEC's public policy activities over the past 30 years. The cost of transporting goods over long distances to North American markets is a central determinant of economic activity in the region. Additionally, we have a dispersed and sparse settlement pattern, combined with a

[Traduction]

M. Tobin: J'essaierai moi aussi d'être bref, monsieur le président. J'ai envie de demander à M. McLellan s'il aime Toronto, car si on devait appliquer ce principe, on finirait tous par s'installer à Toronto, y compris les habitants de Saint-Jean.

M. McLellan: Ce n'est pas une question mais une espèce de provocation.

Le président: C'est ça votre réponse?

M. McLellan: Il est inutile de répondre à ce genre de déclaration, monsieur le président. J'aime beaucoup Toronto and I also love Montreal.

Le président: Je vous remercie. Voilà qui est clair.

Le témoin suivant est le Conseil économique des provinces Atlantiques, représenté par MM. McCulloch, Belliveau et Stuart.

Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants du Conseil économique des provinces Atlantiques. Votre mémoire a été remis aux membres du Comité. Je vous demanderais de faire les présentations et de nous donner un bref aperçu de votre mémoire.

M. R.A. McCulloch (président, Conseil économique des provinces Atlantiques): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Rod McCulloch et je suis le président du Conseil économique des provinces Atlantiques. Je suis accompagné de M. Bob Stuart, le directeur de notre association, et de M. Bill Belliveau, vice-président pour la région Atlantique.

Notre mémoire a été rédigé par notre Comité des transports qui comporte des personnes parfaitement au courant des problèmes du transport dans la région. Pour répondre à vos questions, je demanderais sans doute l'aide de mes collègues car moi-même je ne suis pas expert en matière de transport. J'ai préparé une version abrégée de notre exposé dont je vous donnerais lecture, après quoi nous pourrions répondre à vos questions.

Le Conseil économique des provinces Atlantiques est une organisation à but non lucratif, dont l'objet est de promouvoir le développement économique de la région Atlantique. Nous sommes une organisation non gouvernementale. Notre budget provient des cotisations de nos membres, de la vente d'abonnements, de la publication de revues et des aides que nous obtenons des gouvernements fédéral et provincial.

Les problèmes de transport ont constitué un élément clé de l'activité de notre association au cours des 30 dernières années. En effet le coût du transport des marchandises sur les longs parcours qui nous séparent de nos débouchés américains constitue un des facteurs déterminants de la vie économique de la région. En outre la faible densité de la population, ainsi que

[Text]

complex configuration of land and water in the region. This creates problems for the transportation of goods and people.

The primary justification for a strong government presence in the transportation system has been the need to ensure that Atlantic Canada businesses can overcome the disadvantages of locating in this region and to allow them to compete in both domestic and international markets. Supported by a variety of subsidies and regulations, the transport network has acted as an effective tool for economic development.

The general thrust of the white paper, *Freedom to Move*, is less regulation, greater economic efficiency, and reliance on market forces to provide a range of services to both public and shippers. Carriers will be given greater freedom to enter and leave markets, and to price their services, according to what market will bear. Restrictions on mergers and acquisitions will be relaxed.

In general, APEC is very supportive of the policy direction in the *Freedom to Move* document. We believe this review is indeed timely, given the move towards a less protected and more market-driven economy that is evident in Canada and the U.S. Overall, the package of measures should contribute to improved efficiency and productivity in the transportation system.

• 1210

However, the proposals for reform are not without a cost. A rationalization of some services is likely in the pursuit of greater efficiency and the attention of national carriers will become increasingly focused on those market segments that are most attractive to them.

The obvious concern which emerges from this more market-oriented approach is how the many small, more remote communities and small shippers, which are so characteristic of our region, will fare in the attraction of freight and passenger transportation services.

APEC is making this submission to highlight our concerns about the white paper proposals and how they will affect the economic development in the Atlantic region.

The first item we would like to address is the role of transportation in regional development. The importance of transportation as a key tool to economic development has been well established throughout Atlantic Canada's history. The National Transportation Act of 1967 clearly outlined the importance of transportation as a tool for regional development. More recently, the intergovernmental position paper on regional economic development in June 1985 included as one of its nine principles the following:

... transportation is recognized as a key to regional economic development.

• 1215

Yet the *Freedom to Move* proposals appear to be significantly backing away from transportation as a rule for regional development. Rather, the document argues that the philosophy

[Translation]

la topologie très complexe du terrain compliquent le transport des biens et des personnes.

Une forte présence de l'État dans le secteur des transports s'explique par la nécessité de donner le moyen aux hommes d'affaires de la région de surmonter les désavantages naturels que celle-ci présente, afin de leur permettre d'être compétitifs sur les marchés intérieurs et internationaux. Grâce à toute une série de subventions et de réglementations, le réseau des transports a permis d'agir sur le développement économique.

Le Livre blanc intitulé *Aller sans entraves* insiste sur la nécessité de réduire la réglementation, d'améliorer l'efficacité économique en faisant confiance aux marchés pour assurer le transport des hommes et des marchandises. Les transporteurs auraient davantage de liberté pour desservir tel ou tel parcours et pour fixer leurs prix en fonction de l'offre et de la demande. Les restrictions relatives aux fusions et aux acquisitions seraient assouplies.

Dans l'ensemble, notre Conseil souscrit pleinement aux objectifs du Livre blanc. Cette étude vient à son heure, vu l'évolution du Canada et des États-Unis vers une économie moins protégée et tenant davantage compte des facteurs du marché. Dans l'ensemble ces mesures devraient améliorer l'efficacité et la productivité des divers modes de transport.

Toutefois ces réformes entraînent certains coûts. On verra sans doute la rationalisation de certains services afin d'assurer une meilleure efficacité, ce qui exigera des compagnies de transport nationales qu'elles accordent de plus en plus d'importance aux parcours rentables.

Ce qui nous amène tout naturellement à la question de savoir comment dans ces conditions, les petites agglomérations reculées et les petites entreprises de transport, nombreuses dans la région, parviendront à se débrouiller.

Le Conseil économique de la région Atlantique voudrait attirer votre attention sur les répercussions des propositions contenues dans le Livre blanc sur le développement économique de la région.

Je voudrais commencer par vous dire quelques mots sur le rôle du transport dans le développement régional. Le transport a toujours occupé une position clé dans le développement économique de la région Atlantique. La Loi nationale sur les transports de 1967 insiste d'ailleurs sur l'importance des transports en tant qu'instrument du développement régional. Plus près de nous, le document intergouvernemental consacré au développement économique régional, rendu public en juin 1985, retenait le principe suivant parmi neuf autres:

... le transport est un élément clé du développement économique régional.

Le Livre blanc *Aller sans entraves* ne semble plus considérer le transport comme l'un des éléments clés du développement régional. D'après le Livre blanc, les principes qui étaient à la

[Texte]

adopted by the NTA and other transportation legislation has become outmoded since the transportation system has matured. The important role of transportation as the key to the Atlantic region's economic development must be kept to the forefront of any proposals in regulatory reform.

The system of cross-subsidization of services, which has been an integral part of the present regulatory system, has served Atlantic Canada well. The level of service offered by the transportation system in the region is undoubtedly better in many markets than warranted by market demand considerations alone. The high level of service has been achieved, despite low traffic density, because of the principle of equity, which has been so prevalent in our regulatory philosophy to date. In awarding of licences, regulators have been generally careful to ensure a proper balance of routes or carriers, such that marginal or economic routes can be adequately served. In APEC's view, the government should clarify its position on uneconomic services and the extent to which they are willing to provide a subsidy.

There is a provision to review the impact of the new policy after four years. However, within this timeframe service could deteriorate rapidly. We suggest that an ongoing review mechanism should provide better protection for shippers and those in remote communities in assessing how and where direct subsidies should be used to provide otherwise non-economic transportation services.

The issue of confidential contracts for railways, which is an important proposal in the document, poses some special problems for the Atlantic region. First of all, many of the region's shippers are small in comparison to their competitors in other parts of the country. They will therefore not have the volume to secure the price advantages the larger shipper would. Furthermore, the notion of confidential contracts assumes a competitive situation among the railways. The only part of the Atlantic region with competition in the railways is western New Brunswick. While the proposals have been made to allow each railway to use the other's trackage, we feel this is not particularly practical. APEC does suggest that while domestic confidential contracting is not advantageous for our region, there are significant gains to confidential contracting on an international basis.

APEC accepts the proposal that it may be necessary or desirable to facilitate branch line abandonment in order to improve the cost position of the railways. It is, however, APEC's view that the proposals to encourage third-party use of short line railways are unlikely to be of any benefit in our region.

One issue that is notable by its absence in the *Freedom to Move* document is what the role of Crown corporations should be in a deregulated transportation environment. It is APEC's view that government must continue to play an active role in the transportation policy, not only to provide otherwise uneconomic services, but more generally to ensure that transportation policy facilitates national economic goals.

[Traduction]

base de la Loi nationale sur les transports et des autres textes législatifs dans ce domaine seraient devenus surannés maintenant que le réseau de transport est plus développé. Or il ne faut jamais perdre de vue le rôle clé des transports dans le développement économique de la région Atlantique, dans tout projet de réforme de la réglementation.

Le système d'interfinancement des transports qui fait partie intégrante de l'actuel système de réglementation a profité à la région Atlantique. La qualité des transports dans certaines parties de la région est sans doute meilleure que s'il avait été tenu compte uniquement de la demande. Cette qualité a pu être obtenue en dépit d'un trafic de faible densité, grâce au principe de l'égalité qui jusqu'à présent était à la base du système de réglementation. En délivrant les permis, les personnes chargées de la réglementation ont jusqu'à présent veillé à établir un certain équilibre entre les différents parcours et les transporteurs, de façon à assurer un service de qualité satisfaisante aussi bien sur les parcours rentables que sur les parcours marginaux. Le gouvernement devrait donc préciser sa pensée en ce qui concerne les services non rentables et la limite des subventions qu'il serait disposé à accorder.

Le Livre blanc prévoit que la nouvelle orientation sera revue d'ici quatre ans. Ce serait largement suffisant pour que l'on se retrouve avec un service gravement détérioré. On devrait instituer un contrôle permanent pour faire le point de la situation en ce qui concerne les agglomérations reculées et les petits transporteurs, et pour déterminer au besoin, l'attribution de subventions directes pour des parcours non rentables.

La question importante des contrats confidentiels pour les compagnies ferroviaires soulève des problèmes particuliers pour la région Atlantique. La plupart des entreprises de transport de la région sont petites si on les compare aux transporteurs des autres régions du pays. Leur chiffre d'affaires étant plus faible, leurs prix seront plus élevés que ceux de leurs concurrents. Le principe des contrats confidentiels suppose qu'il y a concurrence entre les chemins de fer. Or ce n'est que dans l'Ouest du Nouveau-Brunswick que les chemins de fer se font la concurrence dans la région Atlantique. Cette proposition qui doit en principe permettre aux différentes compagnies ferroviaires d'utiliser l'ensemble des voies ferrées, n'est pas pratique à notre avis. Quand bien même les contrats confidentiels pour le transport à l'intérieur du pays seraient désavantageux pour notre région, ils seraient par contre très intéressants pour le transport international.

Le Conseil économique de la région Atlantique estime lui aussi qu'il pourrait être nécessaire, voire souhaitable, d'abandonner certaines voies secondaires afin d'améliorer la rentabilité des chemins de fer. Par contre nous estimons que l'utilisation par des tiers de certaines voies sur les courts trajets ne serait pas utile pour notre région.

Le Livre blanc passe sous silence le rôle des sociétés d'État dans un secteur de transports déréglementé. Nous estimons que le gouvernement doit continuer à jouer un rôle actif dans ce secteur, non seulement pour assurer des transports non rentables, mais également pour veiller à ce que la politique en matière de transports soit conforme aux objectifs économiques nationaux. La participation de l'État dans le secteur des

[Text]

Government involvement in transportation through the use of Crown corporations can be just as valid as government involvement through the use of subsidies and regulation. APEC urges the government to define the appropriate role it foresees for government Crown corporations as an integral part of transportation reform.

With the proposed deregulation of air services, it is likely that some of the smaller centres in the Atlantic region that are currently serviced by national carriers will suffer a downgrading of air service. However, it is generally believed that regional air passenger carriers will emerge to fill the gap and perhaps provide better, more flexible service. The worst-case scenario might see some centres losing air passenger service entirely for either a short or more prolonged period of time. In order to minimize the disruptions that are likely to emerge from loosening exit controls, APEC suggests that the notice time be extended to a period of four months, with the right for the regulatory agency to require service to be maintained for another four months prior to considering operative subsidies. This recommendation was also made to the government by the Economic Council of Canada in their publication, *Reforming Regulation*, in 1981.

• 1220

The Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act were not analysed in depth in the *Freedom to Move* proposals. These subsidy programs were the subject of a major consultant study in 1983. The report concluded that the programs were indeed essential to the well-being of the economy of the Atlantic region. Subsidies paid under the MFRA and the ARFAA were almost \$69 million in 1984.

In March of this year APEC held an Atlantic region economic summit conference in Saint John, at which the Hon. Don Mazankowski was the keynote speaker. At that time the Minister of Transport confirmed the policy to maintain the MFRA and the ARFAA. APEC accepts the Minister's commitment and does not wish to make any specific recommendations for change to these programs at this time.

Our recommendations: One, the importance of transportation as a key tool for facilitating regional development must be recognized as one of the underlying principles in any change to the National Transportation Act.

Two, the government must clarify its position on uneconomic services in terms of which services they view as uneconomic and the extent to which they are willing to provide a subsidy.

Three, an ongoing review mechanism must be set up to review the loss of services at remote areas and how subsidies should be used to provide non-economic services.

[Translation]

transports par le canal des sociétés d'État est tout aussi valable que par le canal des subventions et de la réglementation. Le Conseil économique engage donc vivement le gouvernement à mieux définir le rôle que les sociétés d'État sont appelées à jouer dans la refonte de notre système de transport.

La déréglementation des transports aériens devra priver certaines petites agglomérations de la région Atlantique de liaisons assurées jusqu'à présent par les grosses compagnies aériennes du pays. Toutefois nous pensons que des compagnies aériennes régionales viendront occuper ce créneau et assureront un service peut-être meilleur et plus souple. Au pis, certains centres pourraient être privés de liaisons aériennes pendant un temps plus ou moins long. Afin de réduire au minimum les ennuis dus aux abandons de certaines lignes, nous proposons que le préavis doit être porté à quatre mois, l'organisme de réglementation étant autorisé à exiger la prolongation de services pendant quatre mois supplémentaires comme condition de l'octroi de subventions d'exploitation. Le Conseil économique du Canada fait d'ailleurs la même recommandation dans le document *Réforme de la réglementation* paru en 1981.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des Marchandises dans la région Atlantique ne sont pas analysées en détail dans *Aller sans entraves*. Ces subventions ont fait l'objet d'une importante étude en 1983. La conclusion du rapport est que ces subventions sont essentielles à l'économie de la région Atlantique. Les subventions versées au titre des deux lois susmentionnées se sont montées à près de 69 millions de dollars en 1984.

Au mois de mars dernier, le Conseil économique de la région Atlantique a organisé une conférence à Saint-Jean, au cours de laquelle M. Mazankowski a prononcé l'allocution d'ouverture, confirmant que la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique et la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes seraient maintenues. Nous prenons bonne note de l'engagement du ministre et n'avons aucune recommandation à faire quant à un changement éventuel de ces programmes de subventions.

Nos recommandations sont les suivantes: premièrement, le rôle clé des transports dans le développement régional doit rester un des principes fondamentaux de la Loi nationale sur les transports.

Deuxièmement, le gouvernement doit clarifier sa position relativement aux services non rentables, en précisant lesquels de ces services ne sont plus rentables et la mesure dans laquelle il est disposé à les subventionner.

Troisièmement, la disparition des services dans les régions reculées doit être surveillée de façon permanente afin de déterminer comment les parcours non rentables pourraient être subventionnés.

[*Texte*]

Four, confidential contracting on a domestic basis is not advantageous in this region, although some gains may be realized from international confidential contracting.

Five, the role of Crown corporations in a deregulated transportation environment must be clarified.

Six, with respect to passenger air service, the notice time to exit a route should be extended to a period of four months, with the provision for an extension of another four months prior to considering a subsidy.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCulloch, for that overview and the recommendations.

With no further ado, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman.

First of all, I want to congratulate the witnesses from the Atlantic Provinces Economic Council for what I think is a very thoughtful and balanced presentation on the deregulatory proposals being put forward by the Minister in his white paper.

I have a couple of questions, Mr. Chairman, to clarify some of the points made. I will not comment at all on the statement that transportation must be recognized as a key tool in regional development. I think it is clear from everybody in this region and needs no further clarification.

But you indicate that you are concerned with this notion that there be a five-year review of the impact of deregulation on transportation services to rural, remote regions, and you suggest that such a review in five years is too long a period of time to assess the impact of deregulation, that there ought to be an ongoing review process. Could you explain to the committee what kind of changes potentially—negative changes, obviously, is what you are concerned about—may occur that would lead you to the conclusion that we ought to have an ongoing review process versus waiting five years?

Mr. W. E. Belliveau (Vice-Chairman, Atlantic Provinces Economic Council): Mr. Tobin, if there were a negative impact, whether it was withdrawal of service or downgrading of service, and whether that had some negative impact on a local economy or on a community, the damage might be significant if we were to wait five years. In fact, it would be irreversible. So it would be our feeling that it should be continuing and ongoing.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I said I would not comment on the notion that transportation must be a recognized tool of regional development, because each of the matters I want to raise in fact makes the case why we have to have some recognition of the regional nature of this country.

The other issue I want to raise, Mr. Chairman, is the role of Crown corporations. APEC says it is not clear what the role ought to be, as outlined in the white paper, that the government has to give us some more direction.

We know essentially that we are moving into a user-pay world with deregulation. We know the government has said very clearly and upfront that CN and Air Canada must

[*Traduction*]

Quatrièmement, les contrats confidentiels pour le marché intérieur ne seraient pas intéressants pour la région Atlantique bien qu'ils puissent s'avérer utiles pour les transports internationaux.

Cinquièmement, il faut préciser quel sera le rôle des sociétés d'État lorsque les transports auront été déréglementés.

Sixièmement, la durée du préavis pour l'abandon d'une ligne aérienne devrait être portée à quatre mois, avec une extension d'encore quatre mois pour l'attribution d'une subvention.

Merci.

Le président: Je vous remercie monsieur McCulloch de votre exposé et de vos recommandations.

Allez-y monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord féliciter les représentants du Conseil économique de la région Atlantique de la pondération avec laquelle ils ont examiné le contenu du Livre blanc du ministre.

Je voudrais poser deux questions à nos témoins. Il est inutile que j'ajoute quoi que ce soit à ce que vous avez dit concernant le rôle clé des transports dans le développement régional.

Vous avez dit par contre qu'attendre cinq ans pour examiner les répercussions de la déréglementation en matière de transports dans les régions rurales et reculées serait trop long et qu'à votre avis la situation devrait être suivie en permanence. Quelles sont, à votre avis, les répercussions préjudiciables de cette déréglementation qui exigeraient un contrôle permanent.

M. W.E. Belliveau (vice-président, Conseil économique des provinces Atlantiques): Si une compagnie devait décider de ne plus servir une agglomération ou de réduire le nombre de vols, la situation au bout de cinq ans risque de devenir irréversible avec toutes les retombées économiques que cela provoquerait. C'est la raison pour laquelle la situation devrait être suivie de façon permanente.

M. Tobin: Je ne vais pas insister sur l'importance du transport dans le développement régional, car mes observations ne font que corroborer la nécessité de tenir compte du caractère régional du pays.

Je voudrais maintenant en venir au rôle des sociétés de la Couronne. Le Conseil économique fait remarquer que le Livre blanc n'est pas clair à ce sujet.

Or nous savons qu'avec la déréglementation, ce sera aux usagers de payer. Nous savons que le gouvernement a dit très clairement que le CN et Air Canada doivent fonctionner

[Text]

operate on a businesslike basis. We know, when we have a look at Bill C-75, the proposed new Shipping Act, that there is at least provision made, if not cost actually imposed to this point, for the recovery of cost provided by Transport Canada itself in dredging, ice-breaking, etc. So I want to ask the question. You say you are not clear what the role should be. I think the government has made a very clear statement—a very simple statement but clear—that these companies ought to operate in a businesslike manner. Does that give you any concern; and what advice would you have for the government as to what kind of role Crown corporations should play vis-à-vis Atlantic Canada?

• 1225

Mr. McCulloch: In Atlantic Canada there is a lot of transportation that is run by Crown corporations, maybe more than other parts of Canada when you take a look at the ferries, CN Marine, etc. And when you talk about running things on an economic basis—and companies are supposed to run on an economic basis—being an accountant, I can look at it and say, well, where you do your accounting, if you account for it on a national basis you will find that a company that has concluded it wants to be a national company will provide service and not make as much money in one part of the country as it makes in another. However, if you then apply the accounting done on a line-by-line basis, you would find that it would only operate between Toronto and Montreal, but then it would defeat its purpose of being a national company.

When we look at Crown corporations, we see them as having two mandates. One is, in some fashion, to implement government policy, and in another fashion operate as an efficient operation. We find those a very difficult thing to balance. What we are suggesting or requesting is that those two issues be brought forth and discussed and made a little clearer how it is you are going to balance the regional aspect or the development aspect with how we are going to make money on a short haul basis.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the witness will know that the white paper is very vague in a lot of the areas he has commented on, on the questions he has raised. I suppose the other side of the coin is that is why the Minister has sent us out to solicit this testimony. When the gentleman who is an accountant talks about line-by-line analysis, planning costs, versus the national network, it flows right into my next question about air service, because we are going to see, on the air side in a deregulated environment, entry and exit practically at will; we are going to see carriers competing on a line-by-line basis versus being licensed for the total network; we are going to see an end of the cross-subsidization, using the more lucrative high-volume routes to subsidize the less busy, low-routes. You are suggesting, and I think quite rightly, that it may be that some smaller communities, low-volume routes, will either see reduced service or perhaps loss of service altogether.

[Translation]

comme n'importe quelle entreprise commerciale. Et nous savons que, d'après les dispositions du Bill C-75, les opérations de dragage, de brise glace, etc., assurées par Transport Canada seraient facturées aux usagers. Je veux donc poser cette question. Vous dites ne pas comprendre clairement quel devrait être ce rôle. Je crois que le gouvernement a très clairement énoncé—brièvement, mais clairement—que ces compagnies devraient fonctionner comme toutes autres entreprises privées. Cela vous inquiète-t-il? Et quel genre de conseil donneriez-vous au gouvernement quant au rôle que les sociétés de la Couronne devraient jouer vis-à-vis de nos provinces de l'Atlantique?

M. McCulloch: Dans les provinces Maritimes de l'est du Canada, il y a énormément de transport effectué par nos sociétés de la Couronne, peut-être un peu plus qu'ailleurs au Canada lorsque vous tenez compte des traversiers, CN Marine, etc. Lorsque vous parlez de rentabiliser les choses, car les sociétés privées doivent être rentables, en ma qualité de comptable, je vois tout cela et je vous dis tout simplement que, lorsque vous dressez la comptabilité de l'entreprise, si vous comptabilisez vos opérations à l'échelle nationale, vous verrez qu'une société qui désire délibérément fonctionner à l'échelle nationale fournira certains services sans faire autant d'argent, pour ce service, dans une partie du pays par opposition à une autre. Cependant, si vous voulez rentabiliser chaque partie de vos opérations, alors vous ne fonctionnerez qu'entre Toronto et Montréal, mais à ce moment là vous ne serez plus une société d'envergure nationale.

Lorsque nous considérons les sociétés de la Couronne, nous constatons qu'elles ont deux mandats. Tout d'abord, mettre en oeuvre les politiques du gouvernement et, deuxième volet, fonctionner comme entité efficace. Et c'est très difficile de trouver le fameux juste milieu. Ce que nous proposons ou demandons, c'est que ces deux questions soient soulevées et fassent l'objet d'un débat afin que nous voyions un peu plus clairement comment vous allez trouver le juste milieu entre l'aspect régional ou l'aspect développement et comment nous allons faire pour rentabiliser le transport sur courte distance.

M. Tobin: Monsieur le président, le témoin doit savoir que le Livre blanc ne se prononce que très vaguement sur beaucoup des domaines dont il vient de nous saisir et n'offre que de très vagues réponses à beaucoup des questions qu'il a soulevées. Évidemment, il y a l'autre côté de la médaille et c'est pourquoi le ministre nous a demandé de recueillir tous ces témoignages. Lorsque ce monsieur, qui exerce le métier de comptable, nous parle d'analyse ligne par ligne, de coûts de planification au lieu de réseau national, etc., cela m'amène directement à ma prochaine question portant sur le service de transport aérien car, de ce côté, dans un milieu «déréglementé», nous allons voir les entrepreneurs entrer et sortir à volonté; nous allons voir les transporteurs se faire concurrence ligne par ligne plutôt que de demander un permis pour une réseau tout entier; nous allons voir la fin de l'interfinancement, c'est-à-dire les cas où les routes payantes à circulation intensive servent à subventionner les routes où la circulation est moins intensive et où le volume est moins élevé. Vous dites, et cela me paraît fort équitable,

[Texte]

There is another concern I have, and that is the concern about pricing, about whether or not we are going to see an increase in rates in areas like Atlantic Canada. While there may be increased competition, Toronto-Montreal, Toronto-Vancouver and so on, carriers who currently operate in Atlantic Canada will have to step up their service and lower their rates to stay in business in those high-volume areas, and there is going to be less emphasis, I submit, in the Atlantic region.

I want to ask you if you have been able to do any kind of assessment, or what is your view as to what is going to happen on the air side in Atlantic Canada, first of all with respect to service; and secondly, with respect to rates?

I should tell you, in asking the question, that we have been told basically by the airlines that have come before this committee that the notion that airline deregulation is going to lead to cheaper fares is largely an exaggerated expectation; that in fact it is their view—and we are talking about Mr. Carty, the President of CP Air, and we are talking about Mr. Taylor, the President of Air Canada—that airline rates have already bottomed out; that we are not going to see, as a result of deregulation, much more dramatic decreases in fares.

The Chairman: Cheap seats have bottomed out.

Mr. Tobin: Well, perhaps in some special sales. But I would ask for your comments, gentlemen.

Mr. McCulloch: I think there are three or four questions there.

On a service basis, I would like to hope that the deregulation will be positive for the Atlantic region, because the areas that are not now part of what perceptively will be the trunk routes will be served on a more frequent basis, although by smaller airplanes. At the moment it is a pain in the neck to get around this region on any reasonable basis. You can go at 6 o'clock in the morning, or you can come home at 11 at night, but you end up in a jet. Hopefully, with smaller aircraft you will end up with more frequent flights, which would work.

I suspect that from a cost point of view there will in fact be some cross-subsidization because my understanding of how the feeder routes work is that they feed and line up with the trunk carriers and I am sure that the trunk carriers will be doing what they have to do to ensure that the passengers are getting into their area. So there may well be some cross-subsidization by the trunk carriers to the regional carrier to ensure that he

[Traduction]

qu'il se pourrait que certaines des localités de moindre importance, là où se trouvent justement ces routes à circulation moins intensive, verront diminuer le service offert ou perdront peut-être même le service qu'elles ont actuellement.

J'ai des inquiétudes à propos d'un autre facteur, celui des prix, et je me demande si nous connaîtront une augmentation des tarifs pour des régions comme les provinces de l'Atlantique. Tandis qu'il y aura peut-être une concurrence accrue entre Toronto et Montréal, Toronto et Vancouver, etc., les transporteurs qui offrent leurs services dans les provinces Maritimes, à l'heure actuelle, devront améliorer leur service tout en diminuant leur tarif pour continuer à subsister dans ces régions où il y a une haute densité de circulation et, à mon avis, il y aura en contrepartie une diminution de service dans la région de l'Atlantique.

J'aimerais vous demander si vous avez pu évaluer ce qui va se produire dans cette région ou ce qui, à votre avis, va se passer tout d'abord pour ce qui est du service lui-même; et, deuxièmement, pour ce qui est des tarifs?

En vous posant cette question, je devrais vous dire que les transporteurs aériens qui ont comparu devant le comité nous ont dit, fondamentalement, que l'idée que la déréglementation du transport aérien va se traduire par une diminution des tarifs fait peut-être naître un espoir exagéré chez certains; à leur avis, et il s'agit de M. Carty, le président de CP Air, et de M. Taylor, le président d'Air Canada, à leur avis, dis-je, les tarifs aériens ont déjà atteint le bas de la fameuse échelle; et, à la suite de la déréglementation, nous ne verrons pas le prix du billet tomber en chute libre.

Le président: On offre déjà le maximum de sièges à bon compte.

M. Tobin: Il peut y avoir, de temps à autre, des soldes exceptionnels. Mais j'aimerais bien savoir ce que vous en pensez, messieurs.

M. McCulloch: Je crois que vous venez de poser trois ou quatre questions.

Pour ce qui est du service, j'ose espérer que la déréglementation aura des effets positifs pour la région de l'Atlantique, parce que les régions qui ne se trouvent déjà pas sur un trajet principal seront servies plus fréquemment quoique le service sera assuré par des avions plus petits. À l'heure actuelle, c'est la misère noire pour voyager dans la région de façon un tant soit peu raisonnable. Vous pouvez partir à six heures du matin ou vous pouvez revenir à vingt-trois heures, mais vous faites le trajet en réacté. Avec les petits appareils, du moins nous l'espérons, il y aura des vols plus fréquents et cela fonctionnerait mieux.

Du côté des coûts, il y aura, en fait, un certain interfinancement parce que, de la façon dont j'ai compris les choses, les lignes secondaires servent à approvisionner les transporteurs principaux, et je suis sûr que les transporteurs principaux feront alors tout ce qu'ils doivent faire pour s'assurer que les passagers atterrissent quand même à leur porte. Donc il se pourrait fort bien qu'il y ait un certain interfinancement fourni

[Text]

continues to bring these passengers in to him. I do not know whether that is right or not, but I hope it is.

From a pricing point of view, we just do not know what is going to happen. You were talking about whether or not fares were going to go down. I do not think we know. We have not done anything to assess what will happen.

The Chairman: Mr. Belliveau.

Mr. Belliveau: As I understand the economics of airline operation, it is based largely on volume and distance, and to the extent that we have short distances and low volume in this region it would follow that prices would go up rather than down. The exception might be Halifax, where great numbers of people are boarding and deplaning. But other than Halifax no city in this region handles in excess of 1 million passengers a year. So it would follow from that, given that logic, that prices will go up rather than down.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McCulloch, gentlemen, your brief leaves me a bit confused. At the beginning you are endorsing the general thrust of *Freedom to Move*, but then the remainder of the brief gives us all the reasons why we should be wary of it. I am wondering if you can qualify your statements in there. Are you really saying that you are looking for reregulation as opposed to deregulation? Maybe that is the best way to put it to you.

Mr. McCulloch: I think you have hit on it. I do not think we are dealing in Canada with deregulation. I think that is an inappropriate term. It gets thrown around a lot, but I think we are exchanging one set of regulations for another.

We are saying here that we should get rid of those regulations which cause inefficiencies to occur, regulatory bureaucratic processes and that sort of thing, so the system that is there will operate in the most efficient manner.

The other issue we are trying to maintain is that the Atlantic region as a region will not be able to develop on a totally flat playing-field because from a practical point of view that puts us in the position where you have the elephant fighting the mouse and we are going to lose. So we need a regulatory system or a transportation system that is geared to recognize the inherent problems of the area, if in fact it is concluded that it is appropriate for this region to develop economically.

If it is not appropriate from a national basis for this region to develop economically and try to come up to somewhere closer to the rest of Canada so we are not a drain on the rest of Canada then that is a non-issue, but if you accept that premise then you have to look to look at the regulatory framework in transportation.

[Translation]

par les transporteurs principaux aux transporteurs régionaux pour faire en sorte que ces derniers continuent de les approvisionner en passagers. Je ne sais pas si cette théorie se révèlera juste, mais je l'espère bien.

Quant aux prix, nous ne savons absolument pas ce qui va se passer. Vous vous demandiez si le prix du billet allait diminuer ou non. Je ne crois pas que nous puissions faire de pronostics. Nous n'avons pas fait d'étude en vue d'une évaluation.

Le président: Monsieur Belliveau.

M. Belliveau: Si j'ai bien compris les tenants et aboutissants financiers du fonctionnement d'une ligne aérienne, le tout est largement fondé sur le nombre de passagers et la distance et, dans la mesure où les distances sont courtes et qu'il y a peu de passagers dans la région, il s'ensuivrait alors une augmentation plutôt qu'une diminution des prix. À part Halifax, aucune ville de cette région ne voit transiter plus d'un million de passagers par année. D'après ce raisonnement logique, donc, les prix devraient augmenter plutôt que diminuer.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur McCulloch, messieurs, votre mémoire me laisse quelque peu perplexe. Au tout début, vous approuvez l'orientation générale d'*Aller sans entraves*, mais ensuite, dans le reste du mémoire, vous nous donnez toutes les raisons au monde pour lesquelles nous devrions nous en méfier. Je me demande si vous pourriez peut-être préciser un peu plus les pensées que l'on retrouve dans votre document. Êtes-vous en train de nous dire que vous préféreriez la «réréglementation» par opposition à la «déréglementation»? Peut-être est-ce la meilleure façon de vous poser la question.

M. McCulloch: Je crois que vous avez mis en plein dans le mille. Au Canada, je ne crois pas qu'il s'agisse de déréglementation. Je crois que ce terme n'est pas du tout approprié. On s'en sert un peu à tort et à travers, mais je crois que nous ne faisons qu'échanger un jeu de règlements pour un autre.

On dit que l'on devrait se débarrasser de ces règlements qui sont une cause d'inefficacité, de tous ces dédales bureaucratiques de réglementation, etc., de façon à ce que le système mis en place fonctionnera de la manière la plus efficace.

Notre autre argument, c'est que la région de l'Atlantique, comme région, ne pourra pas tout reconstruire en faisant table rase de toute son histoire car, dans la pratique, cela nous met dans la situation de la souris qui se bat contre l'éléphant et nous allons tout simplement perdre. Il nous faut donc un système de réglementation ou un réseau de transport conçu en fonction des problèmes inhérents à la région si, en vérité, on devait en conclure qu'il est bon que cette région puisse améliorer son économie.

Si, nationalement parlant, il n'est pas bon que notre région améliore son économie et essaie de rattraper un peu le reste du Canada de façon à ce que nous ne soyons pas un fardeau pour les ressources du reste de la population, alors la question ne se pose même pas, mais si vous acceptez cette hypothèse, alors il

[Texte]

Mr. Angus: On page 3 of your brief you make the statement: Overall, the package of measures should contribute to improved efficiency and productivity in the transportation system.

That, plus your reply to one of Mr. Tobin's questions in which you used the term "hope"—you hope. What happens if you are wrong? What happens in Atlantic Canada if there is not improved efficiency and productivity in the transportation system?

Mr. McCulloch: I guess what will happen is what has happened in the past when things were done and did not work: we will go further down relative to the rest of the country. I guess if you take a look at the last number of years the Atlantic region has not particularly picked up relative to the rest of the country. What we have done in the past has not worked all that well so we should not be afraid to try something new. But, having said that, if it does not work then we will have to try something else.

Mr. Angus: But there is potential for damage in the meantime?

Mr. McCulloch: I think that is always the case when you have change.

• 1235

Mr. Angus: We heard earlier today from the Atlantic Provinces Trucking Association; we have heard from other trucking associations in our Vancouver, Manitoba, and Ottawa hearings. One of the messages that has come through in varying degrees is that as a result of deregulation of the trucking industry, the smaller off-the-beaten-track communities will see an increase in costs for transportation—which means costs of consumer goods, eventually and secondly, reduction in service.

In terms of Atlantic Canada, what percentage of this area of the country will that affect? What percentage of Atlantic Canada will be forced into higher costs and less service from the trucking mode?

Mr. Belliveau: By geography or population?

Mr. Angus: Both, or whatever you can give me ... maybe that is a better way.

Mr. Belliveau: By geography, probably about 80%; by population, slightly less.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin, or Mr. Angus. Mr. Gray.

Mr. Angus: I am going to put my beard back on if you keep doing that!

[Traduction]

vous faut étudier de très près tout le cadre réglementaire des transports.

Mr. Angus: À la page 3 de votre mémoire, vous dites:

Globalement, toutes ces mesures devraient aider à améliorer l'efficacité et la productivité du système de transport.

En plus, dans votre réponse à une des questions de M. Tobin, vous avez fait état d'un certain «espoir». Qu'arrive-t-il si vous vous trompez? Qu'arrive-t-il dans ces provinces de l'Atlantique s'il n'y a pas amélioration du réseau des transports au niveau de son efficacité et de sa productivité?

Mr. McCulloch: Ce qui s'est toujours produit par le passé lorsque l'on a fait certaines choses et que cela n'a pas marché: nous prendrons encore plus de retard sur le reste du pays. Si vous vous reportez à ces dernières années, vous constaterez que la région de l'Atlantique n'a pas vraiment rattrapé le reste du pays. Ce que nous avons fait par le passé n'a pas tellement bien marché, et nous ne devrions donc pas avoir peur d'essayer du nouveau. Cela dit, cependant, si cela ne marche pas, il nous faudra bien essayer autre chose.

Mr. Angus: Mais est-ce que cela pourrait entraîner des conséquences tout à fait fâcheuses, en attendant?

Mr. McCulloch: Je crois qu'il y a toujours ce risque à courir lorsque l'on propose un changement.

Mr. Angus: Nous avons entendu parler plus tôt aujourd'hui de l'Associatin de camionnage des provinces de l'Atlantique; également, au cours de nos audiences à Vancouver, au Manitoba et à Ottawa, on nous a parlé d'autres associations de camionnage. On nous a fait savoir dans le cadre de ces audiences que, par suite de la déréglementation de l'industrie du camionnage, les petites communautés se trouvant en dehors des sentiers battus risqueraient de connaître une hausse de leurs coûts de transport. Cela entraînerait bien sûr une hausse du prix des biens de consommation et, éventuellement, une baisse du niveau de service.

Quel pourcentage de la région de l'Atlantique sera touché? Combien de régions de l'Atlantique canadien seront forcées d'élever leurs coûts et d'offrir moins de services?

Mr. Belliveau: Voulez-vous un pourcentage en termes géographique ou démographique?

Mr. Angus: Les deux, ou ce que vous pouvez me fournir ... je crois que c'est la meilleure façon de procéder.

Mr. Belliveau: Géographiquement, probablement environ 80 p. 100; démographiquement, un peu moins.

Mr. Angus: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Tobin, ou monsieur Angus. Monsieur Gray.

Mr. Angus: Je vais laisser repousser ma barbe si vous continuez ainsi!

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, on page 13 of your brief with your recommendations, I would like to try to tie in 2 and 5. You are talking about government subsidies and the role of Crown corporations. Do you gentlemen have any specific opinions if we talk about non-profitable routes as concerns transportation? Do you think the government should be obliged to provide the services themselves, or would it better to give a subsidy to a private enterpriser?

Mr. Belliveau: Excuse me; there is nothing magic about a Crown corporation providing the service. I think the point is that transportation is fundamental to this country and to this region, and has to be provided at a level which enables the country to function and to remain together. Whether that service is provided by a Crown corporation or whether it is provided by a private sector carrier under contract is really quite irrelevant, from that point of view.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Except that if we assume the same number of jobs—let us take air transport, for example—we have a national carrier, Air Canada. If they were compelled to have the same number of jobs, the same number of people working, et cetera... we know private enterprise has to make a profit. Very few people in the world today will operate without a profit, or not for a very long time. But if the government is obliged to give a subsidy or provide the service, do you not think it would be cheaper for the Crown corporation to give that service?

Mr. Belliveau: Well, Crown corporations tend to be less profitable and less efficient, so one could argue that the cost to government of providing the service with a Crown corporation would be more expensive rather than less.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay. Your point number 4.

The Chairman: If I could ask a question to follow Mr. Gray on that. If there is a publicly-imposed duty for a subsidy, what is your thought about having that subsidy clearly out front and defined, rather than blurred in with the general costs of running the railway, to quote a phrase?

Mr. Belliveau: I think there are some difficulties with that—certainly, psychologically—because it designates individual communities as subsidized communities and I am sure would reflect in the kind of service that was provided on a minimum subsidized basis.

Our accountant was talking earlier about the ability of a national company to provide a total system or a total network of service, whether it is in transportation or other areas. That implies cross-subsidization but is part of the cost of the system and we would see that there is some very real merit in that, as opposed to single one-line service provided on a subsidy basis.

The Chairman: Thank you.

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Messieurs, j'aimerais traiter des points 2 et 5 de la page 13 de votre mémoire. Il y est question des subventions gouvernementales et du rôle des sociétés de la Couronne. J'aimerais savoir ce que vous pensez des routes non rentables. Croyez-vous que le gouvernement devrait être forcé d'assurer lui-même ces services, ou qu'il serait préférable qu'il accorde une subvention à une entreprise privée?

M. Belliveau: Excusez-moi; il n'y a rien d'extraordinaire à ce qu'une société de la Couronne assure le service. J'estime que le transport, qui constitue un service essentiel dans notre pays et dans cette région, doit être fourni à un niveau qui permette au pays de fonctionner et de préserver son unité. Que le service soit assuré par une société de la Couronne ou par un transporteur privé auquel on a adjugé un contrat importe, à mon avis, bien peu.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sauf si l'on présume qu'il y a le même nombre d'emplois—prenons par exemple le cas du transport aérien—nous avons un transporteur national, Air Canada. Si Air Canada était forcé d'avoir le même nombre d'emplois, le même nombre d'employés, etc. Nous savons bien que l'entreprise privée doit réaliser un profit. Bien peu de gens, de nos jours, exploitent une entreprise non rentable, ou s'ils le font, ce n'est pas pour très longtemps. Mais si le gouvernement est forcé de subventionner ou d'assurer lui-même le service, ne croyez-vous pas qu'il serait plus avantageux qu'il confie cette tâche à une société de la Couronne?

M. Belliveau: Eh bien, les sociétés de la Couronne ont tendance à être moins rentables et moins efficaces qu'elles l'ont déjà été. On pourrait donc soulever en guise d'argument que le coût que représente la prestation de ce service par le gouvernement, par l'entremise d'une société de la Couronne, serait tout de même assez élevé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): D'accord. Passons au point 4.

Le président: Vous serait-il possible de poser une question dans le même sens que M. Gray? S'il est essentiel d'accorder une subvention à ce titre, que pensez-vous de faire en sorte que cette subvention soit clairement définie plutôt que camouflée derrière les frais généraux d'exploitation d'une compagnie de chemins de fer?

M. Belliveau: Je crois que cette question soulève certains problèmes—certainement, d'ordre psychologique—car elle fait des collectivités individuelles des collectivités subventionnées, et je suis certain que cela se refléterait au niveau du type de service fourni grâce à une subvention minimum.

Notre comptable a déjà parlé de la possibilité pour une compagnie nationale de mettre au point un système global ou encore un réseau global de services, que ce soit en matière de transport ou dans d'autres secteurs. Cela fait appel aux subventions... , mais fait néanmoins partie du coût du système, et nous estimons que cela comporte de réels avantages comparativement aux services simples assurés grâce à des subventions.

Le président: Merci.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Your point number 4; confidential contracting on a domestic basis is not advantageous in this region, although international confidential contracting could be. We had witnesses before us this morning who agreed, I guess, with your first part, but is there not a conflict? Your reasoning why confidential contracts would not be helpful to the Maritimes—are we going back into the backhauling to . . . ?

Mr. Belliveau: No, there are two principles. I think one is that what we do within the borders or confines of our country is one thing, and what we do to compete internationally could be something else. Let me give you an example of confidential contracting as it might apply to this region on a negative basis.

• 1240

A company like Ganong, in St. Stephen, New Brunswick, competes directly with a company here in Halifax called Moirs. Moirs is owned by Standard Brands or Nabisco Brands or one of those multinational companies. They would ship, through their collection of companies, a volume sufficient to enable them to contract for a rate, conceivably, on a confidential contract basis, much less than Ganong's, which would give them a competitive advantage, given the fact that their goods, their chocolates, their candies, what have you, are exported across the country. That is our concern about what might happen internally. But externally, we already know, for example, that effectively confidential contracts are operating in the airline business, where international carriers are undercutting Air Canada and CP, because they have the ability to do that because they are not governed by Canadian law; whereas Air Canada is required to follow the existing tariff structure as set by whatever multilateral agreements exist in that industry.

The Chairman: Mr. Belliveau, in that example you mention, which has been mentioned before, would the multinational big boy, even though he had to publish his rate, not get a preferred rate now, compared with Ganong's shipping out of New Brunswick? Do they have the same rates now?

Mr. Belliveau: They probably do not, based on volume. Moirs would likely have, between here . . . I am not sure about the rates exactly, but I suspect the published rate that exists between Halifax and Toronto, for example, applies equally to Moirs as it does to Ganong's. If there were a non-published rate, that might not be the case.

Mr. Crosby: Gentlemen, I think it is right and proper in this exercise of reviewing a national transportation policy that we make a special case for Atlantic Canada; both you as a representative of the private-sector group—and government, to a degree—and we as Members of Parliament. But as I understand you, your overall view is that while you endorse a deregulatory attitude at the national level, you require special consideration for Atlantic Canada. Is that basically your position?

Mr. McCulloch: I think that is correct.

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Revenons au point 4. L'adjudication de marchés confidentiels internes n'est pas avantageuse dans cette région, bien que l'adjudication de marchés confidentiels internationaux puisse l'être. Certaines personnes qui se sont présentées devant nous ce matin étaient, je crois, d'accord avec votre première partie, mais n'y a-t-il pas conflit? Le raisonnement qui vous amène à dire que les marchés confidentiels seraient utiles aux Maritimes . . . ?

M. Belliveau: Deux principes entrent en jeu. Le premier concerne, à mon avis, ce qui s'effectue à l'intérieur de nos frontières, et le second touche la concurrence internationale. Permettez-moi de vous donner un exemple de marché confidentiel pouvant avoir des conséquences négatives pour la région des Maritimes.

Une compagnie comme Ganong, à St. Stephen, au Nouveau-Brunswick, entre directement en concurrence avec une autre compagnie, la Moirs, à Halifax. Moirs appartient à *Standard Brands*, ou *Nabisco Brands*, ou encore à l'une de ces grosses compagnies multinationales. Elle expédie, par l'entremise de ses diverses compagnies, un volume suffisant pour lui permettre de conclure des marchés confidentiels, beaucoup moins que Ganong, ce qui lui apporterait des avantages sur le plan de la concurrence, compte tenu du fait que ses produits, ses chocolats, ses friandises, sont exportés dans tout le pays. Nous nous préoccupons de ce qui pourrait arriver de façon interne. De façon externe, nous savons déjà, par exemple, que des marchés confidentiels sont conclus dans le secteur des compagnies aériennes, au sein duquel les transporteurs internationaux font concurrence à Air Canada et au CP parce qu'ils ne sont pas régis par les lois canadiennes. Air Canada doit pour sa part respecter la structure tarifaire établie dans le cadre d'accords multilatéraux divers.

Le président: Monsieur Belliveau, dans l'exemple que vous citez, l'importante multinationale, même si elle a dû publier ses tarifs, n'a pas obtenu de tarif préférentiel, comparative-ment à Ganong, qui expédie à l'extérieur du Nouveau-Brunswick? Ces deux compagnies ont-elles maintenant les mêmes tarifs?

M. Belliveau: Probablement pas, en raison du volume. Je ne suis pas certain des tarifs exacts, mais je soupçonne que le tarif publié qui prévaut entre Halifax et Toronto, par exemple, s'applique aussi bien à Moirs qu'à Ganong. S'il existait un tarif non publié, cela ne serait peut-être pas le cas.

M. Crosby: Messieurs, je crois qu'il est approprié de considérer la région de l'Atlantique comme un cas spécial dans le cadre de la révision de la politique nationale sur les transports; aussi bien vous, qui êtes un représentant du secteur privé—et, dans une certaine mesure, du gouvernement—que nous, les députés. Mais de la façon dont je comprends les choses, vous appuyez l'attitude de déréglementation au niveau national et vous demandez qu'une considération spéciale soit accordée à l'Atlantique. Est-ce que je me trompe?

M. McCulloch: Je crois que c'est cela.

[Text]

Mr. Crosby: I think what we face in Atlantic Canada is an economic situation that does not allow for the imposition of some policies that might be imposed on a national basis; and confidential contracting would appear to me to fall into that category. They are basically talking about central Canada, where a carrier and a shipper can get together in isolation. But in the Atlantic set-up, for instance, talking about railways out of the City of Halifax, you just know there is no base for confidential contracting. Everybody would be dealing with Canadian National Railway company in the railway area. What would be the reason for any special deals? Can you offer any?

Mr. McCulloch: No. That is why we are saying what we say. There is no competition in the railway business, other than in western New Brunswick.

Mr. Crosby: I would just make the point that a representative from the City of Saint John indicated support for confidential contracting and I thought that was quite against the general interest in Atlantic Canada.

Mr. Belliveau: It is dependent on competitive rail service.

Mr. Crosby: Yes. That is the point. It is based on competitive and alternate services. It is not based on some general concept of confidentiality or the ability to make private deals.

You talk about transportation as a key tool for regional development. But my colleague, Mr. Forrestall, a great expert on transportation, points out, and I want to point out to you, that this has not necessarily worked. Take the Strait of Canso, in Nova Scotia, which has been provided with excellent port facilities, excellent highway facilities, an airport facility that is perhaps beyond the needs directly to the reasons; and yet there has been no development. Can we rely on the theory that transportation is a key to economic development?

Mr. McCulloch: I think we have to accept that transportation is a key; or is one of the keys. But I do not think we are going to get any major change in the economic progress of the Atlantic region by just dealing with one issue. I think there is a whole series of issues that have to be dealt with; any one of which could go to scuttle all the rest. I think what we are trying to say is that in an overall program accepting regional development—or that regional development in the Atlantic region is something that the government is concerned about—one of the areas they have to be considering is not to put in a series of good things, from a regional development point of view, and then kill it with the transportation policy.

• 1245

Mr. Crosby: One could say regional development is a very broad concept that has to pervade all areas of government services and activities. Is that—?

[Translation]

M. Crosby: Je crois que la région de l'Atlantique se trouve dans une situation économique qui ne permet pas l'imposition de certaines politiques néanmoins appliquées au niveau national. À mon avis, l'adjudication de marchés confidentiels tombe dans cette catégorie. Il est principalement question du centre du Canada, où un transporteur et un expéditeur peuvent s'unir. Mais dans l'Atlantique, par exemple en ce qui a trait aux chemins de fer assurant le service en partance d'Halifax, les marchés confidentiels ne sont pas fondés. Tout le monde traiterait avec les Chemins de fer nationaux du Canada. Pourquoi souhaiterait-on conclure des ententes spéciales? Pouvez-vous en offrir?

M. McCulloch: Non. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous adoptons cette attitude. Il n'y a pas de concurrence dans le secteur des chemins de fer, sauf dans l'ouest du Nouveau-Brunswick.

M. Crosby: J'aimerais souligner qu'un représentant de la ville de Saint-Jean a fait savoir qu'il appuyait les marchés confidentiels et que je me suis dit à ce moment-là que cela allait passablement à l'encontre de l'intérêt général de la région de l'Atlantique.

M. Belliveau: Cela dépend du service ferroviaire concurrentiel.

M. Crosby: Oui. C'est cela. C'est fondé sur les services concurrentiels, et non sur quelque concept général concernant les marchés confidentiels ou la possibilité de conclure des ententes privées.

Vous mentionnez que le transport est un outil important du développement régional. Mon collègue, M. Forrestall, un expert de la question des transports, souligne cependant, et je tiens à vous en faire part, que cela ne fonctionne pas nécessairement. Prenons le cas du détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, que l'on a doté d'excellentes installations portuaires, routières et aéroportuaires. Pourtant, on n'y a enregistré aucun développement. Peut-on donc s'appuyer sur la théorie voulant que le transport constitue un facteur clé de développement économique?

M. McCulloch: Je crois que nous devons accepter que le transport est un facteur clé de développement, ou tout au moins l'un des facteurs clés. Mais je ne crois pas que nous puissions nous attendre à ce que des changements économiques majeurs surviennent dans la région de l'Atlantique simplement pour cette raison. Je crois que nous avons un grand nombre de questions à traiter et que ce que nous essayons de dire, c'est que dans le cadre d'un programme global favorisant le développement régional—ou montrant que le gouvernement se préoccupe du développement régional de l'Atlantique—il faut éviter de mettre en place tout un éventail de mesures positives, du point de vue du développement régional, pour ensuite les anéantir avec la politique en matière de transports.

M. Crosby: On pourrait dire que le développement régional est un concept très vaste qui doit l'emporter au niveau de tous les secteurs d'activités et de services gouvernementaux. Est-ce que...?

[Texte]

Mr. McCulloch: That is our belief, yes.

Mr. Belliveau: There is some history there, too. If you are talking specifically about manufacturing prior to 1920, or in that era, when in fact we enjoyed preferential rail rates from this region, and the manufacturing sector of the economy in this region flourished. When that changed—1918, 1920, whatever the year was—the manufacturing sector started to slide and has never come back, in fact.

Mr. Crosby: Mr. Chairman, let me end by just making this statement on behalf of Mr. Tobin and others: I think perhaps Atlantic Canadians in Parliament, and in the private sector, have to be more forceful in making the case for Atlantic Canada, because if we do not make this case for special exemption on all national policies, we are just not going to progress in this area. Thank you. Thank you for coming.

The Chairman: Okay. Mr. Belsher, you wanted—?

Mr. Belsher: Yes. Mr. Chairman, that is precisely the question that has been going through my mind, because every party that has been here this morning has talked about regional development having to be incorporated into the revised National Transportation Act. Really, I just was curious as to what you meant by that? Are we talking about the infrastructures, or what? What do you envision that we would have to have in the act; to answer that question and it is your number one recommendation?

Mr. Belliveau: I think what you are talking about, through all of this, is some minimum-base level of service that is written into the act in some form that, at the very least, does not inhibit economic development as opposed to regional development. What that minimum level is or how it is defined, I cannot do that right at the moment. Somewhere in the mix has to be the provision that transportation contributes to economic development and, therefore, there has to be a minimum level of this service in order to facilitate the development.

Mr. Belsher: Okay. Are you saying the level of service, or are you talking about the rate that goes with the service?

Mr. Belliveau: Both. Minimum level of service and an equitable rate for that service.

Mr. Belsher: One is strictly infrastructure . . .

Mr. Belliveau: Right.

Mr. Belsher: —and the other side of it is the cost of it.

Mr. Belliveau: Correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall. Yes.

[Traduction]

M. McCulloch: C'est en effet ce que nous croyons.

M. Belliveau: Il faut ici également tenir compte de certains faits historiques. Si l'on parle de la fabrication avant 1920, ou aux environs de cette date, alors qu'en fait nous pouvions bénéficier de tarifs ferroviaires préférentiels pour le service assuré à partir de cette région, le secteur de la fabrication de l'économie de la région de l'Atlantique est devenu plus florissant. Au moment du renversement de la situation—en 1918, 1920, je ne sais plus au juste—le secteur de la fabrication a commencé à perdre du terrain et ne s'est en fait jamais relevé.

M. Crosby: Monsieur le président, permettez-moi de terminer par la conclusion suivante formulée au nom de M. Tobin et d'autres: je crois que les Canadiens de la région de l'Atlantique qui siègent au Parlement, de même que ceux qui représentent le secteur privé, doivent appuyer avec beaucoup de force la cause de l'Atlantique canadien, parce que si nous ne faisons pas en sorte que cette région soit exemptée de certaines politiques nationales, elle risque fort de ne jamais progresser. Merci.

Le président: Très bien. Monsieur Belsher, vous vouliez . . . ?

M. Belsher: Oui. Monsieur le président, c'est exactement cette question qui m'a traversé l'esprit, parce que chacune des parties représentées ici ce matin a parlé de l'intégration du développement régional à la nouvelle Loi nationale sur les transports. Réellement, je me demande ce que vous voulez dire par là. Faites-vous allusion aux infrastructures? Que pensez-vous que nous ayons à faire en ce qui a trait à la loi? Veuillez me dire, s'il vous plaît, si cela constitue votre recommandation principale?

M. Belliveau: Je crois qu'il est question dans tout cela qu'un quelconque niveau minimum de service soit prévu dans la loi de façon à ne pas nuire au développement économique, par opposition au développement régional. Je ne puis encore préciser en quoi consiste ce niveau minimum ou comment il est défini. Il importe de prévoir une disposition faisant en sorte que le transport contribue au développement économique et, partant, d'établir un niveau minimum pour ce service si l'on veut favoriser le développement.

M. Belsher: Très bien. Parlez-vous du niveau du service comme tel ou plutôt du tarif qui s'y rattache?

M. Belliveau: Des deux. Le niveau minimum de service et l'établissement d'un tarif équitable pour ce même service.

M. Belsher: L'un d'eux ne touche que l'infrastructure . . .

M. Belliveau: C'est exact.

M. Belsher: L'autre point concerne le coût du service.

M. Belliveau: C'est bien cela.

Le président: Merci, monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci.

Le président: Monsieur Forrestall. Oui.

[Text]

Mr. Forrestall: It seems to me that when we place all this emphasis that we always have here in Atlantic Canada on the importance of transportation, all we are doing is building a nice comfortable bed that leads to complacency. I think what Mr. Crosby was saying, and what others have said, is that if we take away that crutch, just perhaps something might happen.

Mr. McCulloch: Are you looking for a response? I do not think any of us could disagree that . . .

An hon. member: Do not include me in that. I did not say that.

Mr. McCulloch: —if a reward system is set up, the human being will tend to work around the reward system and use it. If the crutches are there, the human being will use them. I guess what we are saying is, as I said earlier, we certainly support change, and we certainly support the more freedom to react and more freedom to move. Having said that, over above that, there is a regional economic development issue that we are trying to promote. We are just saying that if you operate on a cost-accounting basis on each little community on itself, rather than the nation as a whole, we will get wiped out.

The Chairman: Mr. Forrestall . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, a short . . .

• 1250

The Chairman: Mr. Forrestall, exercising the prerogative of the Chair on Mr. Belliveau's comment on history, we had some history here earlier from Mr. McLellan, the chairman of the Saint John Port Development Commission; we are not going to go into that, but he mentioned 1920 also. Your scenario produced the Duncan report, which in effect, as I sort of remember—now I may be a little wrong—resulted in the Maritime Freight Rates Act to give us some protection on the export and import of our goods within the maritime region.

My question really is—and it is a little hooker, I suppose—that certainly some of us in the public domain were very concerned when the provincial premiers of the maritime or Atlantic provinces two or three years ago, as far as this member is concerned, and not the chairman, started to whittle away the benefits of that subsidy program and transfer it into the infrastructure of better roads. It was hard to get public bodies and people in the area to make critical comment on that where the local politicians, premiers, had said look, the Maritime Freight Rates Act is old and we have to change; we have to build up our highways.

I would just like your reaction. Did you take a position then on this change? And certainly if there are other changes like that, I hope perhaps you might take a position.

Mr. Belliveau: Yes, we did take a position. We were very much in favour of the maintenance of the program—not

[Translation]

M. Forrestall: Il me semble qu'en plaçant tout l'accent que nous avons toujours placé dans la région de l'Atlantique sur l'importance du transport, nous ne faisons que sombrer dans la complaisance. Je crois, comme l'ont dit M. Crosby et certains autres, que nous devons agir autrement si nous voulons en arriver à quelque chose.

M. McCulloch: Voulez-vous une réponse? Je crois que personne d'entre nous ne peut être en désaccord . . .

Une voix: Je vous prie de ne pas m'inclure dans cette affirmation. Je n'ai jamais dit cela.

M. McCulloch: . . . si l'on met sur pied un système de primes, tout être humain s'efforcera d'en profiter. Je crois, comme je l'ai déjà dit, que nous appuyons certes le changement, de même que l'élargissement de la liberté d'agir et de réagir. Nous nous efforçons de promouvoir une question de développement économique régional. Nous affirmons que si nous fonctionnons sur une base de comptabilité des coûts pour chaque petite communauté, plutôt que pour le pays dans son ensemble, cela ne fonctionnera pas.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, un bref commentaire . . .

Le président: Monsieur Forrestall, je profite de la prérogative du président pour parler du commentaire de M. Belliveau au sujet de l'histoire. M. McLellan, président de la Commission de développement du port de Saint-Jean, nous a lui aussi précédemment parlé d'histoire. Nous ne reviendrons pas là-dessus, mais il a parlé de 1920 également. Votre scénario a amené la rédaction du rapport Duncan qui, si je me souviens bien, a entraîné l'adoption de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cette loi nous assurait une certaine protection au niveau de l'exportation et de l'importation de nos biens à l'intérieur de la région des Maritimes.

Ma question est en fait la suivante: certains d'entre nous ont été très préoccupés lorsque les premiers ministres des provinces de l'Atlantique ont commencé, il y a deux ou trois ans, si je me souviens bien, à rejeter les avantages du programme de subvention et à le transférer au sein de l'infrastructure de meilleures routes. Il avait été difficile d'amener les organismes publics et les intervenants du secteur à formuler des critiques au sujet de ce que les politiciens locaux et les premiers ministres avaient dit, à savoir que la loi est désuète et doit être modifiée; nous devons construire nos autoroutes.

J'aimerais connaître votre réaction. Avez-vous alors pris position au sujet de ce changement? Si d'autres changements comme celui-là doivent être apportés, j'espère que vous pourrez le faire.

M. Belliveau: Oui, nous avons pris position. Nous étions très en faveur du maintien du programme, pas nécessairement

[Texte]

necessarily in its entirety, but at least the principle of subsidy. The reason for that is because it was our feeling that goods manufactured in this region and sold outside of the region, particularly in Ontario, required that kind of assistance in order to get the product into that market at a price competitive with products manufactured in Ontario. So I guess the answer is yes, we did, and that was our position.

The Chairman: Good, I am glad you refreshed my memory that you did, because it was a contentious... Well, I personally thought it was a negative step on behalf of the Atlantic premiers, but that is as a member, not as the chairman of this committee. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Yes, I have just a brief point, Mr. Chairman. As a Newfoundland Member of Parliament, I would like to thank APEC for their presentation, thank them for their Atlantic perspective in their presentation. I say with regret, as a Newfoundlander, that my province has withdrawn its support for APEC. But I note and appreciate, and I say that regretfully, the Atlantic perspective APEC has given—not the MPEC perspective, maritime perspective, but the Atlantic perspective—and I congratulate you on an excellent brief.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Those thoughts are echoed by members of the committee. Thank you very much for your presentation, which is in the record along with the oral examination.

We call the next witness, which is the Nova Scotia Forest Products Association. Appearing on its behalf is Mr. Dale Sproule, its first vice-president. Welcome, gentlemen; you have been sitting rather patiently. Would you identify yourselves for the record so the switchers know who is speaking when?

We welcome you and we have your brief, which has been circulated. It is a relatively short brief, in double space, so you can do with it what you want. You can give us the highlights or read it, but the reading does restrict the questions. Fire away.

Mr. Dale Sproule (First Vice-President, Nova Scotia Forest Products Association): Thank you very much for giving us time to make this presentation. It is a short brief. My name is Dale Sproule; I am the first vice-president of the Nova Scotia Forest Products Association. With me is Mr. Lorne Etter, who is the executive director.

Since it is short, if you do not mind we will sort of go through with the brief. Mr. Etter will sort of bring you up to date on what our association is and what it represents. I will carry on about halfway through on our views on some of the things that are important to our industry. Mr. Etter.

Mr. Lorne Etter (Executive Director, Nova Scotia Forest Products Association): In 1934, a small group of about 25 dedicated lumbermen formed the Nova Scotia Forest Products Association. The association expanded its active membership in 1967 from the lumber producers to include producers of all types of forest products, and has also added affiliated and associated members. Eight hundred and forty companies and

[Traduction]

dans sa totalité, mais au moins du principe de la subvention. En effet, nous estimions que les biens fabriqués dans cette région et vendus à l'extérieur, particulièrement en Ontario, devaient être subventionnés afin que le produit puisse être intégré au marché à un prix concurrentiel par rapport aux produits fabriqués en Ontario. Je crois donc que la réponse est oui, nous avons pris position.

Le président: Très bien, je suis content que vous m'ayez rafraîchi la mémoire, car il s'agissait d'une question litigieuse... Je suis d'avis qu'il s'agissait d'une étape négative de la part des premiers ministres des provinces Atlantiques, mais je dis cela à titre de membre du Comité et non de président. Monsieur Tobin.

M. Tobin: J'aimerais simplement soulever un petit point, monsieur le président. À titre de député Terre-Neuvien, j'aimerais remercier l'APEC de son exposé, de même que de la perspective concernant l'Atlantique qui est convenue. Je dois dire avec regret, en tant que Terre-Neuvien, que ma province a retiré son appui à l'APEC. Mais je souligne la perspective fournie par l'APEC—non la perspective maritime de la MPEC, mais bien la perspective atlantique—et je tiens à vous féliciter de votre excellent mémoire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Vous exprimez bien que ce ressentent les membres du Comité. Merci beaucoup de votre exposé, qui a été versé au compte rendu avec l'examen oral.

Accueillons le prochain témoin, la *Nova Scotia Forest Products Association*, représentée, entre autres, par M. Dale Sproule, son premier vice-président. Bienvenue, messieurs; vous avez fait preuve de beaucoup de patience. Veuillez avoir l'obligeance de vous présenter.

Nous vous souhaitons la bienvenue. Nous avons en mains votre mémoire. Il est assez court, à double interligne, de sorte que vous avez le choix de nous en donner uniquement les grandes lignes, ou encore de nous le lire. Je vous signale cependant que la lecture intégrale du document nuit quelque peu aux questions. Allez-y.

M. Dale Sproule (premier vice-président, Nova Scotia Forest Products Association): Merci beaucoup de nous accueillir ici aujourd'hui. Mon nom est Dale Sproule; je suis premier vice-président de la *Nova Scotia Forest Products Association*. M. Lorne Etter, directeur général de l'association, m'accompagne.

Comme notre mémoire est court, j'en ferai, si vous le permettez, en quelque sorte la tour. M. Etter vous parlera du rôle de notre association et de ceux qu'elle représente. Ensuite, je vous communiquerai le point de vue de notre association au sujet de certains points que nous avons à cœur. Monsieur Etter.

M. Lorne Etter (directeur général, Nova Scotia Forest Products Association): En 1934, un petit groupe d'environ 25 bûcherons se sont unis pour former la *Nova Scotia Forest Products Association*. Depuis 1967, l'association regroupe non seulement des bûcherons, mais également des producteurs de toutes sortes, et compte des membres affiliés et associés. L'Association compte aujourd'hui huit cent quarante membres

[Text]

individuals are now members. We are comprised of large and small companies, individuals who represent pulp and paper, hardboard, saw mills, Christmas tree, the maple product sector of the industry, contractors, equipment producers, suppliers and woodlot owners. Membership is open to any person, firm or corporation who is a manufacturer, contractor, exporter, producer or who deals with wood products, forest management or an employee of the same. You can see that we cover all sectors of the forest products industry.

[Translation]

(compagnies et particuliers). Elle regroupe de petites et de grandes compagnies, des représentants des secteurs des pâtes et papiers, du bois dur, des scieries, des arbres de Noël, des produits de l'érable, des fournisseurs et des propriétaires de lots boisés. N'importe qui peut faire partie de notre Association: entreprises ou sociétés de fabrication, contremaîtres, exportateurs, producteurs, intervenants du secteur des produits du bois, gestionnaires forestiers ou employés d'entreprises de gestion forestière. Comme vous pouvez le constater, nous touchons à tous les secteurs de l'industrie des produits forestiers.

• 1255

The Nova Scotia Forest Products Association is governed by a Board of Directors consisting of 24 members plus all past presidents and the executive committee with a president elected for a two year term.

The Executive Director is an employee of the association and is responsible for the management, operation, implementation and conduct of the business and the policies and programs of the association. Two secretaries and two field supervisors are on staff. Seventeen committees made up of dedicated, conscientious members, giving freely of their time, help to promote the objects of the association.

Nova Scotia Forest's land base is approximately 41,000 square kilometres, of which in excess of 75% is privately owned, 50% by some 30,000 land owners. In 1984, forestry's contribution in the value of manufacturing shipments was \$564 million, the largest contributor being the pulp and paper sector. The lumber sector produces about 190 million board feet of lumber which is less than 1% of the lumber produced in Canada. The Christmas tree industry is worth in excess of \$25 million, with expected growth, if producers provide high quality trees. Forestry is responsible for 8,000 direct jobs and a total in excess of 27,000, including indirect employment.

Mr. Sproule: Thank you, Lorne. That will hopefully give you an idea of what our association is about.

The Nova Scotia Forest Products Association has gone on record in the past on a number of occasions as favouring any government initiatives which would do the following: lessen the regulatory burden on the transportation industry; increase competition within the transportation sector; and reduce costs for users of transportation services.

The Forest Products Association also recognizes the need for legislation to change in order to reflect current conditions in the marketplace and for changes in the general economic climate. Therefore, the Forest Products Association sees the white paper, *Freedom to Move*, as a positive sign that the current government recognizes these concerns and is attempting to deal with them.

In attempting to assess the impact of the changes in policies put forward in *Freedom to Move*, the Forest Products Association must necessarily concern itself with the impact

La *Nova Scotia Forest Products Association* est régie par un conseil d'administration comptant 24 membres et tous les anciens présidents, de même que par un comité de direction dont le président est élu pour une durée de deux ans.

Le directeur général est employé de l'Association et est chargé de la gestion, de l'exploitation, de la mise en oeuvre et de l'application de ses politiques et programmes. L'Association emploie en outre deux secrétaires et deux surveillants. Dix-sept comités, regroupant des membres bénévoles, ont été créés afin de promouvoir les buts de l'Association.

La base forestière de la Nouvelle-Écosse est d'environ 41,000 km carrés. Plus de 75 p. cent de ces terres appartiennent à des particuliers, dont 50 p. cent à 30,000 propriétaires. En 1984, les produits forestiers expédiés représentaient 564 millions de dollars. Le principal secteur d'expédition était celui des pâtes et papiers. Le secteur du bois de coupe produit environ 190 millions de pieds de bois, ce qui représente moins de 1 p. cent de tout le bois produit au Canada. L'industrie des arbres de Noël dépasse les 25 millions, et l'on s'attend à une hausse à ce niveau si les producteurs fournissent des arbres de haute qualité. Le secteur forestier assure 8,000 emplois directs, pour un total de plus de 27,000 emplois aussi bien directs qu'indirects.

M. Spoule: Merci, Lorne. J'espère que vous avez maintenant une bonne idée du rôle que joue notre Association.

La *Nova Scotia Forest Products Association* a fait parler d'elle par le passé à un certain nombre d'occasions où elle a favorisé les initiatives gouvernementales visant: à alléger le fardeau de la réglementation imposée à l'industrie du transport; à accroître la concurrence au sein du secteur du transport; et à réduire les coûts des usagers des services de transport.

Notre Association reconnaît également la nécessité de modifier les lois existantes de façon à tenir compte des conditions actuelles du marché et à modifier le climat économique en général. Elle considère donc le Livre blanc *Aller sans entraves* comme un signe que l'actuel gouvernement reconnaît ces préoccupations et s'efforce d'y mettre fin.

Dans le cadre de son évaluation de l'incidence des modifications aux politiques mises de l'avant dans *Aller sans entraves*, la *Nova Scotia Forest Products Association* doit nécessaire-

[Texte]

such changes will have on its membership. In this regard, it must be realized that trucking has emerged as the primary mode of transportation utilized by the forest industry in Nova Scotia. Such products as pulpwood, logs, wood chips, sawdust, hog fuel and lumber are transported predominantly by lumber within the province. The large pulp and paper mills use rail transport for inbound shipments of raw material, such as chemicals and fuels, and for outbound shipments of paper and wood pulp. Marine transport is also utilized by some producers for paper, wood pulp and lumber to export markets. Adequate ferry service between Prince Edward Island, Newfoundland and Nova Scotia must be maintained with improved turnaround time for truckers.

The major changes outlined in *Freedom to Move* deal with rail transport and increasing intermodal competition. As rail transport is no longer a major factor in the forest industry of Nova Scotia, these changes are reviewed from the impact they would have on competitors from other regions of Canada operating in the Nova Scotia marketplace. The ability of shippers in other regions of Canada to negotiate confidential contracts and lower rates based on intramodal and intermodal competition may lead to greater penetration of the local market by such firms based on lower transport costs. This is especially true in the case of lumber. It will lead to increased pressure on local sawmills which are already hard-pressed in today's market. Because the Atlantic region is basically served by only one rail carrier, intramodal competition is not a realistic option for shippers in this region. Also, it is seen as a factor which will inhibit the ability of local shippers to negotiate confidential contracts. In the area of highway transportation, the Forest Products Association Transportation Committee made presentations to the Nova Scotia Motor Carrier Act Review Committee in 1982 and to the Nova Scotia Royal Commission on Forestry, also in 1982, expressing the need for a lessening of regulation in highway transportation.

• 1300

We are concerned that necessary reforms in highway transport regulation should take place uniformly in all jurisdictions across the country and that such reforms should proceed concurrently with any lessening of regulation proposed for other modes. The reforms agreed to by the Federal-Provincial Council of Transport Ministers in February 1985, should be considered as the minimum necessary reforms.

In reforming the regulation of transportation in this country, nothing should be done that will jeopardize any of the benefits to the Atlantic region, which result from the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. As was shown in the 1983 review of the subsidy programs by

[Traduction]

ment tenir compte de l'impact de ces changements sur ses membres. À cet égard, nous devons réaliser que le camionnage s'est avéré le principal mode de transport de l'industrie forestière de la Nouvelle-Écosse. Le bois de pulpe, les billots, les copeaux de bois, la sciure de bois et le bois de coupe sont transportés à travers la province. Les gros moulins de pâtes et papiers ont recours au transport ferroviaire pour les expéditions de matériel brut, tel produits chimiques et carburant, à l'intérieur de la province, de même que pour l'expédition de papier et de pulpe de bois à l'extérieur. Certains producteurs de papier, de pulpe de bois et de bois de coupe ont en outre recours au transport maritime pour l'expédition vers les marchés d'exportation. Il importe de maintenir un service de traversier adéquat entre l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, de même que d'améliorer le temps de service des camionneurs.

Les changements majeurs exposés dans *Aller sans entraves* touchent le transport ferroviaire et l'accroissement de la concurrence intermodale. Comme le transport ferroviaire ne constitue plus un facteur principal de l'industrie forestière de la Nouvelle-Écosse, ces changements sont étudiés en fonction de l'incidence qu'ils auraient sur les concurrents d'autres régions du Canada exploitant sur le marché de la Nouvelle-Écosse. L'aptitude des expéditeurs d'autres régions du Canada à négocier des marchés confidentiels et les tarifs plus bas fondés sur la concurrence intramodale et intermodale pourraient entraîner une plus grande pénétration du marché local par certaines entreprises, et ce, en raison des coûts moins élevés de transport. Cette règle s'applique particulièrement au bois de coupe. La situation des moulins locaux, qui sont déjà aux prises avec beaucoup de pression sur le marché actuel, ne fera qu'empirer. Comme la région de l'Atlantique est desservie principalement par un seul transporteur ferroviaire, la concurrence intramodale ne constitue pas une option réaliste pour les expéditeurs de cette région. De même, on la considère comme un facteur risquant de nuire à l'aptitude des expéditeurs locaux à conclure des marchés confidentiels. Dans le domaine du transport routier, le Comité des transports de la *Forest Products Association* a fait des présentations au *Nova Scotia Motor Carrier Act Review Committee* en 1982 et à la *Nova Scotia Royal Commission on Forestry*, au cours de la même année, dans lesquelles il exprimait la nécessité d'atténuer la réglementation dans le domaine du transport routier.

Nous suggérons que les réformes nécessaires à la réglementation dans le domaine du transport routier devraient s'appliquer de manière uniforme dans toutes les régions du Canada et aller de pair avec toute réduction de la réglementation proposée pour les autres modes de transport. Il faudrait considérer les réformes acceptées en février 1985 par le Conseil fédéral—provincial des ministres des Transports comme les réformes minimales essentielles.

En réformant la réglementation des transports au Canada, il faudrait éviter que quoi que ce soit ne remette en cause les avantages accordés à la région de l'Atlantique par le biais de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au

[Text]

Transport Canada, these programs are of vital importance to the forest industry of Nova Scotia and their benefits to the forest industry must not be reduced.

In conclusion, while the Nova Scotia Forest Products Association supports government initiative towards less regulation in the transport industry, it does not wish to see reforms which would benefit any one region of Canada at the expense of any other region. Any reform should be equally beneficial to all regions of Canada and apply uniformly across the country. Reform should not provide any legislated advantage to one mode over another mode.

The Nova Scotia Forest Products Association thanks the Transport committee of the House of Commons for this opportunity to express its views.

The Vice-Chairman: Thank you, gentlemen. We will proceed to the questioning.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to congratulate the Nova Scotia Forest Products Association for their presentation. If I am not mistaken, they are, I suspect, the only organization in the forestry industry in Atlantic Canada that is coming before the committee during our two days of hearings in Halifax, and thus their presentation becomes all the more important.

Because you have touched on many of the areas that have been raised by other witnesses, I want to ask you about a matter that has not been discussed that much so far today; that is, the provision of adequate ferry services between P.E.I., Newfoundland, Nova Scotia and so on.

You indicate in your brief that some of your members utilize those services for the movement of paper, wood pulp and lumber to export markets. I would like you, for the benefit of members of the committee—not all of whom, I am sure, are basically familiar with the service, and not all of whom have as much information as Atlantic members would about the service—to explain, first of all, the importance of that service, with the rates that are currently structured. Please bear in mind that the white paper on *Freedom to Move* indicates that cost recovery ought to be the order of the day. You should also bear in mind as well that the Atlantic Provinces Transportation Commission highlighted the same concern in their report, that cost recovery ought not to be applied in a way that would make services prohibited in both Newfoundland and P.E.I.

Could you tell members of this committee the importance of that service to your industry and what would happen, were we to see, a 30% to 50% increase in the cost of those services, as theoretically could be applied under a cost recovery formula?

[Translation]

transport des marchandises dans la région Atlantique. Ainsi qu'on l'a démontré dans l'examen des programmes de subventions entrepris par Transports Canada en 1983, ces programmes sont d'une importance capitale pour l'industrie forestière de la Nouvelle-Écosse et les avantages qu'ils procurent devraient demeurer entiers.

Pour conclure, tout en applaudissant à l'initiative du gouvernement vers une réduction de la réglementation dans le secteur des transports, la *Nova Scotia Forest Products Association* craint les réformes qui avantageraient quelque région que ce soit du Canada au détriment d'une autre. Toute réforme devrait profiter autant à toutes les régions du Canada et s'appliquer uniformément d'un bout à l'autre du pays. Aucune réforme ne devrait avantager légalement un mode de transport par rapport à un autre.

Nous remercions le Comité des transports de la Chambre des communes de l'occasion qu'il nous a offerte d'exprimer notre point de vue.

Le vice-président: Merci, messieurs. Nous passons maintenant aux questions.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord féliciter la *Nova Scotia Forest Products Association* de sa présentation. Sauf erreur, je crois que l'association est le seul organisme représentant l'industrie forestière de la région de l'Atlantique à comparaître devant le Comité pendant les deux jours d'audiences que nous tenons à Halifax. Sa présentation prend donc une importance considérable.

Compte tenu que vous avez abordé bon nombre d'aspects qu'ont déjà soulevés d'autres témoins, je veux savoir ce que vous pensez d'une question dont on n'a pas tellement discuté jusqu'à maintenant. Je voudrais avoir votre avis sur les services de traversiers entre l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse et ainsi de suite.

Vous dites dans votre mémoire que quelques-uns de vos membres ont recours à ces services pour le transport de papier, de pâte et de bois vers les marchés d'exportation. Au profit des membres du Comité—dont tous, j'en suis sûr, ne connaissent pas bien le service, et dont tous n'ont pas autant d'informations en la matière que les membres qui viennent de la région de l'Atlantique—je vous demanderais tout d'abord d'expliquer l'importance qu'a ce service et les tarifs actuellement en vigueur. Il faut se souvenir que l'on dit, dans le Livre blanc *Aller sans entraves*, que la récupération des coûts doit être à l'ordre du jour. Il faut aussi se rappeler que les commissions des transports des provinces de l'Atlantique ont mis en relief la même préoccupation dans leur rapport, à savoir qu'il faut éviter que la récupération des coûts ne rende les services prohibitifs à Terre-Neuve et dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Pourriez-vous dire aux membres du présent Comité l'importance de ce service pour votre secteur et ce qu'il arriverait dans le cas où l'on augmenterait le coût de ces services de 30 à 50 p. 100, compte tenu que c'est théorique-

[Texte]

Mr. Sproule: The importance of the ferries to the forestry industry of Nova Scotia is tremendously important, as it is our link to getting to Newfoundland. As mentioned in our report most of our—I would say all—transportation is by the trucking mode. At this time, it is the only way we can get to Newfoundland. If there were a 30% increase, or any kind of increase in the ferry costs, it would go directly to the bottom line of the companies.

The lumber industry in Nova Scotia is really at the whim of the larger producers outside Nova Scotia and prices are dictated by other segments of Canada. So if we get an extra increase on our transportation, it is not something we can pass on to our customer; it is something companies have to absorb entirely. We are barely able to compete now in the lumber market in Nova Scotia. So if you put an extra cost on a ferry transportation, I think it will end the lumber industry, as far as moving any lumber into Newfoundland or P.E.I.

• 1305

Mr. Tobin: You indicate that the lumber production in Nova Scotia represents 1% of the total Canadian export, and I presume—I am not sure—that a considerable chunk of that is going south of the border. Is that correct?

Mr. Sproule: No, I am sorry. It represents 1% of the total production of Canada.

Mr. Tobin: Yes, I am well aware of that. But I am asking you where that 1% is going. Is it going primarily south of the border?

Mr. Sproule: No, our 1% pretty well stays in the Atlantic region.

Mr. Tobin: Okay. So then, as an organization, you would probably share the concern of some other witnesses this morning regarding joint-line rates. While they may be preferable elsewhere in the country and may do some good elsewhere in the country, if there is not some recognition of the special nature of the Atlantic region, you could find competitors able to come in here and compete with you, taking advantage of new provisions and the new transportation act that would force your prices down, because there is no way you can benefit from joint-line rates.

Mr. Sproule: Exactly.

Mr. Tobin: If you are using rail, there is only one railway. There is no way you really have the same kind of benefit of proposals, as they apply to captive shippers, that would be applied elsewhere in the country. So you would endorse the

[Traduction]

ment là une possibilité si l'on entreprenait d'appliquer une formule de récupération des coûts?

M. Sproule: Pour l'industrie forestière de la Nouvelle-Écosse, l'importance des traversiers est énorme, compte tenu qu'ils sont notre lien avec Terre-Neuve. Comme je l'ai mentionné dans notre rapport, la plus grande partie de notre transport, et je dirais même tout notre transport, s'effectue par camion. À l'heure actuelle, c'est la seule façon de nous rendre à Terre-Neuve. S'il devait y avoir une augmentation de 30 p. 100 ou quelque augmentation que ce soit des coûts des services de traversiers, elle s'appliquerait directement au résultat des compagnies.

L'industrie de la production du bois d'oeuvre de la Nouvelle-Écosse est véritablement à la merci des gros producteurs de l'extérieur de la province et les prix sont dictés par d'autres régions du Canada. Si nous subissons une augmentation additionnelle de nos frais de transport, nous ne pouvons la refiler à nos clients; ce sont les compagnies qui devront l'absorber complètement. En Nouvelle-Écosse, c'est à peine si nous arrivons à faire concurrence dans le marché du bois d'oeuvre. Si l'on nous impose une augmentation des coûts des services de traversiers, je crois que cela sonnera le glas de cette industrie et que nous ne pourrons plus transporter notre bois vers Terre-Neuve ou l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Tobin: Vous dites que la production de bois d'oeuvre de la Nouvelle-Écosse représente 1 p. 100 des exportations du Canada et je suppose qu'une bonne partie de ce bois s'en va vers les États-Unis. Cela est-il juste?

M. Sproule: Non, je suis désolé. Notre production représente 1 p. 100 de la production totale du Canada.

M. Tobin: Oui, je sais, mais je vous demande quelle est la destination de ce 1 p. 100 de bois. Est-ce principalement à destination des États-Unis?

M. Sproule: Non, ce 1 p. 100 reste surtout dans la région de l'Atlantique.

M. Tobin: Bien. Donc, en qualité d'association, vous seriez probablement enclins à partager l'inquiétude que nous ont exprimée certains autres témoins ce matin au sujet des tarifs imposés dans le cas d'usage commun de voies ferrées. Bien qu'ils puissent être préférables ailleurs au pays et qu'ils puissent être bénéfiques dans une autre région, si l'on ne reconnaît pas de quelque façon que ce soit le caractère spécifique de la région de l'Atlantique, il pourrait arriver que des concurrents puissent venir vous livrer bataille sur votre propre terrain et tirer parti des nouvelles dispositions et de la nouvelle Loi sur les transports qui vous obligerait à réduire vos prix parce que vous ne pouvez profiter en aucune façon de tarifs réservés à l'usage commun de voies ferrées.

M. Sproule: Précisément.

M. Tobin: Si vous utilisez la voie ferrée, vous n'avez aucun choix. Vous ne pouvez pas profiter des mêmes avantages que ceux qui s'appliquent aux expéditeurs captifs dans d'autres régions du pays. Vous appuyez donc le principe avancé par les

[Text]

principle put forward by the premiers that there ought to be a recognition within the National Transportation Act of the regional nature of the country, that you cannot apply a formula absolutely blindly across the board without impacting negatively on this region.

Mr. Sproule: Exactly.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I believe you were here when we heard first from the trucking association. No, you were not; it was when the previous brief of the Atlantic Provinces Economic Council was heard. We have heard through other hearings that in terms of trucking, which you seem to be captive to in terms of the movement of your raw materials . . .

Mr. Sproule: And our finished materials.

Mr. Angus: —and your finished materials—that prices for that movement are going to go up; they are not going to go down as a result of deregulation. We heard also that services will decline. The Atlantic Provinces Economic Council suggested that 80% of Atlantic Canada by geography would be in that situation, where prices would go up and services would go down. That, I assume, would include 100% of your industry, that you are not located in the major centres, that you are out where the raw materials are. Is that correct?

Mr. Sproule: We are assuming from our forestry industry that service will go up and maybe prices will go down. Lumber is one of the commodities that is regulated, and we have a lot of driving around empty. We think that if it is deregulated the prices will go back, because if we take a load of lumber to Newfoundland now we have to come back empty, whereas if it were deregulated we could bring something back, and this should reduce the rates.

Mr. Angus: Let me just interrupt for a second. I am getting the inference that you are hauling your own products as opposed to 'for hire' trucking.

Mr. Sproule: No, we are for hire.

Mr. Angus: You are for hire. So why can the people you hire not get a back-haul?

Mr. Sproule: Because they have not been able to get their licences. The red tape involved and the rebuttal by the people who hold the licences have held them back from getting the licences. As for our own particular company, back in 1983 the people who were licensed to haul lumber from Nova Scotia and Newfoundland were busy; we could not get a trucker to do it. So we had a trucker who was willing to apply for the licence. He started applying in June, and in February of the following year he got partial approval. We lost the whole year's market in Newfoundland because we did not have

[Translation]

premiers ministres, à savoir qu'il faut reconnaître les particularités régionales dans la Loi nationale sur les transports et que l'on ne peut appliquer une formule de manière absolue, aveuglément et de façon générale sans risque de répercussions négatives sur ces régions.

M. Sproule: Exactement.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Tobin.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je crois que vous étiez présents au moment de la première présentation de l'association du camionnage. Non, vous n'y étiez pas; c'était au moment de la présentation du mémoire du Conseil économique des provinces de l'Atlantique. Dans le cadre d'audiences précédentes, on nous a dit que dans le secteur du camionnage, dont vous semblez être captifs pour ce qui est du transport de vos matières premières . . .

M. Sproule: Et de nos produits finis.

M. Angus: . . . et de vos produits finis—on nous a dit que les prix allaient monter; que la déréglementation n'aurait pas l'effet de les faire descendre. On nous a aussi dit que les services allaient diminuer. Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique avance qu'en raison de leur situation géographique, 80 p. 100 des provinces de l'Atlantique vont voir leurs prix grimper et leurs services diminuer. Cela s'appliquerait à 100 p. 100 de votre industrie, je suppose, étant donné que vous n'êtes pas dans les grands centres et que vous vous trouvez plutôt là où sont les matières premières. Serait-il juste?

M. Sproule: Dans le secteur forestier, nous supposons que les services vont augmenter et que les prix vont peut-être descendre. Le bois d'oeuvre fait partie de la catégorie des produits réglementés, et les voyages à vide sont nombreux. Nous estimons que s'il y a une déréglementation, les prix vont descendre parce qu'à l'heure actuelle, quand un camion transporte une charge de bois à Terre-Neuve, il doit revenir vide, alors que si la déréglementation était en vigueur, il pourrait rapporter d'autres produits, et cela devrait réduire les tarifs.

M. Angus: Permettez-moi de vous interrompre. Je crois comprendre que vous assurez le transport de vos propres produits plutôt que d'engager un camionneur.

M. Sproule: Non, nous préférons engager.

M. Angus: Alors, pourquoi les gens que vous engagez ne peuvent-ils pas rapporter d'autres produits?

M. Sproule: Parce qu'ils n'ont pas pu obtenir le permis nécessaire. L'administration et les difficultés que font ceux qui délivrent les permis les ont découragés de tenter d'en obtenir un. Pour citer l'exemple de la société que je représente, en 1983, les camionneurs qui possédaient le permis nécessaire pour transporter du bois d'oeuvre de Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve étaient tous occupés; pas moyen de trouver quelqu'un d'autre. Cependant, un camionneur était prêt à demander son permis. Il a entrepris les premières démarches en juin et ce n'est qu'en février de l'année suivante qu'il a reçu

[Texte]

access. This is why I say it is controlled now by too few firms and it is awfully darned hard to get access to that licensing.

Mr. Angus: But you believe it is going to improve your costs because of the back-haul, and therefore there will be reduced rates. Yet all the trucking associations that have appeared before us—Ontario, British Columbia, and now the Atlantic provinces—are saying that in the smaller parts of our country, off the beaten track in Canada, prices will go up because everybody will be concentrating on the gravy runs, the cream runs, and the smaller ones where the volume is not very great.

• 1310

I would suggest that, on the national scale, your industry and your players in that industry are the smaller ones who are not going to be able to take advantage of any kind of confidential rate setting because they do not have the volume. Every bit of evidence we have heard so far, except for yours, has indicated the opposite, namely, that costs will go up and services will go down. Yet you believe—is it a belief as opposed to a cost-benefit study?—your costs will go down and services will go up.

Mr. Sproule: I would say there has not been a definite cost study done. We are small in Nova Scotia. We think the independent truckers who are available have shown interest and the prices they have given us indicate they could do it because of their lower overhead. They are willing to work extra as opposed to the large trucking associations, which are probably made up of mostly large companies, not small independent truckers. We think in our niche of woods that the small independent trucker can give us a better service and a better rate because of our particular situation.

Lorne, would you like to comment on this?

Mr. Etter: Dale was referring to his own company in the transportation of the product. Many of our smaller producers do have their own method of transportation. I think that their records would certainly verify what Dale is saying, that is, products can be moved cheaper if lumber was deregulated and if there was more competition to bidding on the trucking.

Mr. Angus: One of the things we heard from your B.C. colleagues when they appeared before us in Vancouver was that they anticipate or they hope that, as a result of deregulation, they will be able to penetrate farther and farther to the east in the United States. Will they be competing head-to-head with your group?

[Traduction]

une approbation partielle. Nous avons dû nous résoudre à perdre le marché de Terre-Neuve pendant toute l'année parce que nous ne pouvions y transporter notre bois. C'est pourquoi je dis que le contrôle appartient à l'heure actuelle à trop peu de sociétés et qu'il est excessivement difficile d'obtenir le permis nécessaire.

M. Angus: Mais vous croyez que cela vous permettra d'améliorer vos coûts à cause des produits que vous pourrez rapporter au retour et qu'une baisse des taux s'ensuivra. Pourtant, toutes les associations de camionnage qui nous ont offert des témoignages—celles de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et maintenant des provinces de l'Atlantique—nous ont dit que dans les plus petites régions de notre pays, les prix allaient monter parce que tous les camionneurs allaient se concentrer sur les contrats de camionnage payants, les plus faciles et les plus courts, là où la quantité n'est pas trop grande.

Je dirais qu'à l'échelle nationale, c'est votre industrie et ce sont vos membres qui seront les plus désavantagés et qui ne pourront bénéficier de quelque tarif confidentiel que ce soit parce que les quantités transportées seront insuffisantes. Tous les témoignages que nous avons entendus jusqu'à maintenant, à l'exception du vôtre, indiquent le contraire, à savoir que les coûts vont grimper et que les services vont diminuer. Pourtant, vous croyez—et cela n'est qu'une supposition et non pas une analyse coûts-avantages—que vos coûts vont descendre et que les services vont s'améliorer.

M. Sproule: Nous n'avons pas fait d'étude des coûts. Nous sommes petits en Nouvelle-Écosse. Les camionneurs indépendants qui sont disponibles ont fait preuve d'un certain intérêt et les prix qu'ils nous ont donnés démontrent qu'ils pourraient le faire compte tenu de leurs frais généraux qui sont plus bas. Ils sont prêts à travailler davantage contrairement aux grandes associations de camionnage dont les membres sont probablement pour la plupart de grandes sociétés et non pas des camionneurs indépendants. Dans notre petit coin de pays, nous estimons que le camionneur indépendant peut nous offrir un meilleur service et de meilleurs taux compte tenu de notre situation particulière.

Lorne, auriez-vous quelque chose à ajouter?

M. Etter: Dale parlait de l'entreprise de transport qu'il possède. Bon nombre de nos petits producteurs possèdent leur propre méthode de transport. Je crois que les renseignements qu'ils pourraient fournir corroboreraient ce que Dale a avancé, c'est-à-dire qu'il reviendrait moins cher de transporter les produits si le bois d'oeuvre était déréglementé et s'il y avait plus de concurrence dans le secteur du camionnage.

M. Angus: Certains de vos collègues de la Colombie-Britannique qui sont venus nous livrer leurs témoignages à Vancouver nous ont dit qu'ils prévoyaient ou qu'ils espéraient que la déréglementation leur permettrait de pénétrer de plus en plus loin vers l'Est des États-Unis. Croyez-vous qu'ils vont vous faire concurrence?

[Text]

Mr. Etter: Yes. They will have the same penetration in the east in Canada, too, as well as in the U.S. The lumber will flow into Nova Scotia in competition with what we are doing.

Mr. Angus: They seem to think that they will capture the market rather than you fellows.

Mr. Sproule: Yes, we do, too.

Mr. Angus: And they also indicate that they will take it away from northwestern Ontario, which is where I come from.

Mr. Sproule: I think it is true.

Mr. Angus: Let us hope that your hope comes true more than theirs.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor, Mr. Belsher and Mr. Mantha. Gentlemen, I would ask you to make it as brief and to the point as possible because we have many more witnesses coming.

Mr. Taylor: I would like to pursue this matter of trucks. Do your members have any trucks of their own or do they hire trucks for all the hauling?

Mr. Etter: A great many of our members do own their own trucks for transporting both lumber and saw logs.

Mr. Taylor: About what percentage? Half?

Mr. Etter: If you are talking about volume, I would say probably half but if you are talking about the number of companies, a great many of them, 90%, probably own their own.

Mr. Taylor: They went into the trucking business themselves because they could not get efficient transportation from other truckers?

Mr. Etter: This is exactly true.

Mr. Taylor: Other truckers cannot get into the business because, as you mentioned, there are a lot of independent truckers with one-man trucks and two-man trucks? Why do they not do the hauling? Can they not get a permit from the regulatory authority?

Mr. Sproule: Up to this point, the problem of the cost and the time involved for these one- or two-people trucks has turned them off and they just do not proceed with it.

Mr. Taylor: So are these hearings preventing a number of people who could give a service from doing so?

Mr. Sproule: These hearings?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Sproule: Yes, the hearings are . . .

Mr. Taylor: Because they cannot get a certificate.

Mr. Sproule: Right. If they reduce the red tape, I think it would help. It would certainly give easier access to the licence.

[Translation]

M. Etter: Oui. Ils vont pénétrer autant le marché de l'Est du Canada que celui des États-Unis. Le bois d'oeuvre de l'Ouest va concurrencer celui que nous produisons en Nouvelle-Écosse.

M. Angus: Ils semblent penser qu'ils vont réussir à s'accaparer le marché avant vous.

M. Sproule: Oui, c'est ce que nous croyons, nous aussi.

M. Angus: Et ils disent aussi qu'ils vont s'emparer de celui du Nord-Ouest de l'Ontario où je suis originaire.

M. Sproule: C'est probablement vrai.

M. Angus: Espérons que vos souhaits se réalisent avant les leurs.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Taylor, monsieur Belsher et monsieur Mantha, messieurs, je vous prierais d'être aussi brefs et précis que possible parce que nous avons encore beaucoup d'autres témoins à entendre.

M. Taylor: J'aimerais poursuivre sur la question du camionnage. Les membres de votre association possèdent-ils tous des camions ou en louent-ils plutôt pour leur transport?

M. Etter: Un très grand nombre de nos membres utilisent leurs propres camions pour le transport du bois d'oeuvre et du bois de sciage.

M. Taylor: Dans quelle proportion? La moitié?

M. Etter: Si vous parlez de quantité, je dirais environ la moitié, mais si vous parlez du nombre de compagnies, je dirais qu'environ 90 p. 100 d'entre elles possèdent leurs propres camions.

M. Taylor: Elles se sont constitué une flotte de camions parce qu'elles ne pouvaient pas obtenir de bons services ailleurs?

M. Etter: Très précisément.

M. Taylor: Certains camionneurs ne peuvent s'introduire sur le marché à cause des camionneurs indépendants qui utilisent un chauffeur ou deux par camion qui y sont déjà? Pourquoi ne font-ils pas de transport? Ne peuvent-ils pas obtenir de permis de l'organisme de réglementation?

M. Sproule: Jusqu'à maintenant, le coût et le temps qu'implique l'exploitation de ces camions à un ou deux chauffeurs les ont découragés et ils ne veulent rien entendre de cela.

M. Taylor: C'est un peu la même chose que ces audiences qui empêchent bien des gens d'offrir un service qu'ils pourraient rendre?

M. Sproule: Ces audiences?

M. Taylor: Oui.

M. Sproule: Oui, les audiences sont . . .

M. Taylor: Puisqu'elles ne peuvent obtenir de certificat.

M. Sproule: Exactement. Si l'administration était moins lourde, je crois que cela aiderait. Il serait en tout cas sûrement plus facile d'obtenir un permis.

[Texte]

Mr. Taylor: In other words, the regulations now are hurting your industry and costing you money.

Mr. Sproule: Definitely.

Mr. Taylor: If the elimination of entry came in, your independent truckers could come in and compete in their own way and probably give you better prices and better service.

Mr. Sproule: This is the way we feel, yes.

Mr. Taylor: Fine. That is all.

Mr. Sproule: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Belsher.

• 1315

Mr. Belsher: Okay, in that, you are restricting us, Mr. Chairman. In your final summation, you say, 'any reform should be equally beneficial to all regions of Canada and apply uniformly across the country'. How does one go about that if they are trying to cut down on the regulations? You are saying, yes, you are going in the right direction, yet you are asking us to say: Do you have everything in place that will guarantee this fairness? You cannot have it both ways. Do we open it up, or do we close it down even more than it is now?

Mr. Sproule: I do not think you close it down any more than it is now. I think you do open it up. That sort of sounds like a motherhood statement, and we have great faith that our government will answer all calls.

Mr. Belsher: Okay. I guess I had written on my own notes here: How? I mean, to satisfy that summation there . . .

Also, on the confidential contract . . . on page 4, you allude to the incoming of the raw materials for the mills and that, all by rail. Do you not feel any benefit to the confidential contract can come in? Would there be parts that would have the two rails competing with each other, or not?

Mr. Sproule: Most of the raw material is derived in our own province, so it comes by truck. It is just the large pulp and paper that use rail transportation of some of their raw materials. I do not think it is a big, significant part. Do you, Lorne?

Mr. Belsher: It is so insignificant, it would not have any real benefit.

Mr. Sproule: We were just pointing out that there is some rail used, but it is very insignificant. Practically everything is by truck. We are pretty well tied into the darn trucking business.

The Vice-Chairman: Mr. Mantha.

[Traduction]

M. Taylor: Autrement dit, les règlements qui sont en place à l'heure actuelle nuisent à votre industrie et vous coûtent de l'argent.

M. Sproule: Cela ne fait aucun doute.

M. Taylor: Si l'on éliminait ces difficultés, les camionneurs indépendants pourraient venir vous offrir leurs services et probablement vous faire de meilleurs prix et mieux vous servir.

M. Sproule: C'est ce que nous pensons, oui.

M. Taylor: Très bien. C'est tout.

M. Sproule: Merci.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Cela restreint notre champ d'action, monsieur le président. Dans votre déclaration finale, vous dites que toute réforme devrait profiter autant à toutes les régions du Canada et s'appliquer uniformément d'un bout à l'autre du pays. Comment peut-on aspirer à une telle chose quand l'on essaie de réduire la réglementation? Vous dites oui, continuez, vous êtes dans la bonne voie, et du même souffle, vous nous demandez de dire: avez-vous pris toutes les précautions nécessaires pour assurer l'équité de vos mesures? Il n'y a que deux options: aller de l'avant avec la déréglementation ou laisser tomber et resserrer les conditions encore davantage.

M. Sproule: Je ne crois pas qu'il soit question de resserrer les cordons encore davantage. Je crois plutôt qu'il s'agit de les relâcher. Cela ressemble un peu à une déclaration maternelle, et nous avons pleinement confiance que notre gouvernement réponde à tous les appels.

M. Belsher: Très bien. J'ai écrit dans mes notes le mot «comment». Comment satisfaire à cette déclaration . . .

A la rubrique des contrats confidentiels . . . à la page 4, vous faites allusion au transport des matières premières vers les usines et ce, totalement par chemin de fer. Ne croyez-vous pas que des contrats confidentiels pourraient conférer certains avantages? Ne pourriez-vous pas profiter de la concurrence que pourraient se livrer les deux sociétés ferroviaires pour une certaine partie du transport?

M. Sproule: La plus grande partie des matières premières que nous utilisons provient de l'intérieur de la province, donc par camion. Ce ne sont que les grandes usines de pâtes et papier qui utilisent le chemin de fer pour le transport d'une certaine proportion de leurs matières premières. Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une quantité bien importante. Qu'en pensez-vous, Lorne?

M. Belsher: Il s'agit d'une quantité si peu importante qu'il n'y aurait aucun réel avantage à en tirer.

M. Sproule: Nous disions seulement que l'on utilisait le chemin de fer, mais très peu. Presque tout le transport s'effectue par camion. Nous dépendons beaucoup du camionnage.

Le vice-président: Monsieur Mantha.

[Text]

• 1320

Mr. Mantha: Yes, I have just a couple of short ones here. Do you have any trouble going from province to province in your shipments?

Mr. Sproule: Yes, we do, definitely.

Mr. Mantha: What is your suggestion for a unified, across-the-country . . . ? Is it to give the authority back to the feds so they can unify it? Right now, I cannot take a truck from North Bay, for example—it is my riding—to Vancouver because in each of the provinces the inspectors do not show up. There are all kinds of excuses. It is quicker and much faster for our truckers to take the American routes, to spend our money in the United States to bypass some of the provinces. Do you have that out here?

Mr. Sproule: Yes, basically that is right. We would like to have it uniform across the country. If not that good, as far as we are concerned ourselves, at least it should be uniform in our own maritime provinces. Whether you turn it back to the feds or whether it goes through the maritime premiers to make it uniform does not matter to us, but we do feel very strongly that it should be uniform. It seems silly that you cannot go across this country from one end to the other at all.

Mr. Mantha: We are a new government for changes and it is positive, and your attitude today is positive, too. If I had some money, could I start up tomorrow in the trucking business under the old rules?

Mr. Sproule: I would not think you would be able to do it tomorrow. You may be able to do it in a year or two after you go through a bunch of . . .

Mr. Mantha: After the deregulation has come in.

Mr. Sproule: Yes.

Mr. Mantha: That is the purpose, I think, of deregulation, to stop some of the people who have a monopoly on things. Naturally, we are going to have the odd bankruptcy, but that is because they have been running a sloppy ship and guaranteed a certain amount of money. The guy on the street can get into the competition and be competitive, and you are going to get lower rates because the competition is going to be there.

Mr. Sproule: We feel that.

Mr. Mantha: Yes. I guess that is all I have to ask. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mantha.

Thank you, gentlemen. Thank you for your brief. As my colleague, the chairman, Mr. Nowlan, has said in the past, you have now become part of the record and I am sure your brief will be taken into consideration. Thank you very much.

Mr. Sproule: Thank you very much for your time.

[Translation]

M. Mantha: J'ai simplement quelques brèves questions à poser. Le transport interprovincial vous crée-t-il des problèmes?

M. Sproule: Beaucoup de problèmes.

M. Mantha: Que suggérez-vous? D'en confier à nouveau la responsabilité au gouvernement fédéral afin de lui permettre de l'uniformiser? Présentement, je ne peux pas amener un camion de North Bay, par exemple—c'est ma circonscription—à Vancouver à cause de la pénurie d'inspecteurs dans toutes les provinces. Toutes les excuses sont bonnes. C'est plus rapide et plus vite fait pour nos camions d'emprunter les routes américaines, de dépenser notre argent aux États-Unis pour contourner certaines provinces. Qu'en est-il ici?

M. Sproule: C'est essentiellement cela. Nous aimerions disposer d'un réseau uniformisé d'un bout à l'autre du pays. Nous pensons, nous, que le réseau devrait être uniformisé au moins dans les provinces maritimes. Que vous en remettiez la responsabilité au gouvernement fédéral ou que l'uniformisation se fasse par l'entremise des Premiers ministres des provinces maritimes nous importe peu, mais nous sommes profondément convaincus qu'il devrait être uniformisé. Que l'on ne puisse pas traverser le Canada d'un bout à l'autre semble complètement ridicule.

M. Mantha: Notre nouveau gouvernement est favorable aux changements et cela est positif, et vous faites montre aujourd'hui d'une attitude positive également. Si j'avais un peu d'argent, pourrais-je me lancer demain dans le commerce du camionnage en vertu des anciennes règles?

M. Sproule: Je ne crois pas que vous pourriez le faire demain. Peut-être pourriez-vous y parvenir dans un an ou deux après avoir passé à travers un foule de . . .

M. Mantha: Après l'entrée en vigueur de la déréglementation.

M. Sproule: Oui.

M. Mantha: C'est le but, je crois, de la déréglementation, de mettre fin au monopole qu'exercent sur le transport un certain nombre de personnes. Cela va naturellement en amener quelques-unes à la faillite, mais c'est parce qu'elles naviguent à bord de vieux rafiots. Le premier venu peut entrer dans la course et être compétitif, et l'on aura des tarifs moins élevés parce que la concurrence jouera.

M. Sproule: C'est notre sentiment.

M. Mantha: Je pense que c'est tout ce que j'ai à demander. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Mantha.

Merci, messieurs. Merci de votre exposé. Comme mon collègue, le président de ce Comité, M. Nowlan, l'a déjà dit, vous faites maintenant partie du débat et je suis sûr que votre mémoire sera pris en compte. Merci beaucoup.

M. Sproule: Merci beaucoup d'avoir pris le temps de nous entendre.

[Texte]

The Vice-Chairman: Now, our next witness is the Town of Channel—Port aux Basques. Perhaps in beginning, you could identify yourselves, please. At the same time, if you do not mind, I believe your brief is 10 pages or so. With our time limitations, if you would like to give us an overview, we would have more time for questioning.

Ms Marina Samms (Industrial Promotions Officer, Gateway Association of Transportation and Employment): My name is Marina Samms. I am the Industrial Promotions Officer for Gateway Association of Transportation and Employment. This is Jim McEwen, who represents South West Coast Development Association. What I am doing is presenting a brief in support of the town.

Mr. Major was originally scheduled, but he is unable to attend. So I will present his brief and try to answer any questions on that. It deals directly with the white paper and its implications as far as Newfoundland is concerned.

We probably do not need to go through the other briefs now. They are basically supplementary briefs on the town's position.

The Vice-Chairman: We have four briefs.

Ms Samms: Yes. The town's brief is the main one.

The Vice-Chairman: Okay. Could you give us an overview? As I say, we do have restrictions on our time.

• 1325

Ms Samms: I would like to present the brief by Roland Mauger, Town Manager, Town of Channel—Port aux Basques.

The Town of Channel—Port aux Basques welcomes this opportunity to address your committee on a subject that is probably more ingrained in our citizens as an acceptable way of life than in any other concentrated group of people in our country. In our short presentation we will attempt to substantiate this, our claim, and the detrimental effect any downgrading of the transportation industry would have on our area of the province and, indeed, the whole Province of Newfoundland and Labrador in general. We emphasize the word downgrading because we feel that some of the proposals of the white paper, *Freedom to Move*, if enacted would be definitely that—not from a profitability standpoint but from the social, traditional, historical and economical standpoints, aspects of our life with which we feel no person has the right to tamper.

We will attempt to briefly outline our agreement or concerns on your proposals for discussion in a manner outlined in your white paper.

Mr. Chairman, we welcome your statement on transportation policy objectives and agree that the bottom line is 'an economic, efficient and adequate transportation system' recognizing the needs of all Canadians. More particularly we

[Traduction]

Le vice-président: Notre intervenant suivant est la municipalité de Channel—Port aux Basques. Peut-être pourriez-vous, s'il vous plaît, commencer par vous identifier? En même temps, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, étant donné que votre mémoire comporte une dizaine de pages, et compte tenu des limites de temps qui nous sont imposées, si vous vouliez nous en donner un aperçu, nous aurions plus de temps pour les questions?

Mme Marina Samms (agent de promotion industrielle, Gateway Association of Transportation and Employment): Mon nom est Marina Samms. Je suis l'agent de promotion industrielle de la *Gateway Association of Transportation and Employment*. Voici M. Jim McEwen, qui représente la *South West Coast Development Association*. Je suis chargée de présenter un exposé au nom de la municipalité.

Le maire, qui devait au départ témoigner, ne peut assister à l'audience. Je vais donc présenter son mémoire et essayer de répondre aux questions s'y rapportant. Celui-ci traite directement du Livre blanc et de ses conséquences pour Terre-Neuve.

Nous n'avons probablement pas besoin de traiter des autres mémoires. Ce sont essentiellement des mémoires venant appuyer la position de la municipalité.

Le vice-président: Nous avons quatre mémoires.

Mme Samms: Oui. Le mémoire de la municipalité est le plus important.

Le vice-président: Très bien. Pourriez-vous nous en donner un aperçu? Comme je l'ai dit, le temps dont nous disposons est limité.

Mme Samms: J'aimerais vous présenter le mémoire de M. Roland Mauger, directeur général de la municipalité de Channel—Port-aux-Basques.

La municipalité de Channel—Port-aux-Basques est heureuse d'avoir l'occasion de traiter devant votre Comité d'un sujet qui tient probablement plus à coeur à nos concitoyens que tous les autres Canadiens parce qu'il met en cause notre mode de vie. Dans notre bref exposé, nous tenterons de résumer tout cela, nos revendications, et les conséquences défavorables que toute détérioration de l'industrie du transport aurait pour notre région et, de fait, pour l'ensemble de la province de Terre-Neuve et du Labrador. Nous soulignons le mot détérioration parce que nous pensons que certaines des propositions du Livre blanc, *Aller sans entraves*, si elles étaient promulguées, équivaldrait sûrement à cela—non pas en termes de rentabilité, mais en termes social, traditionnel, historique et économique, à une détérioration de notre mode de vie auquel personne, sinon nous, n'a le droit de toucher.

Nous tenterons d'exprimer brièvement le pourquoi de notre appui et de nos inquiétudes vis-à-vis des propositions formulées dans le Livre blanc.

Monsieur le président, nous nous félicitons des objectifs de votre énoncé sur la politique du transport et nous convenons que ce qu'il faut, c'est un réseau de transport économique, efficient et adéquat qui tienne compte des besoins de tous les

[Text]

wish to emphasize the statement of recognition of need as a basis for government intervention in areas of disparity or having a remote status. We have based our whole argument on the fact that our province is an area of disparity and cannot be regulated under the guidelines for transportation in central or western Canada. Our movement of people and goods in and out of our province is too small to withstand a price fixing policy of industry sustaining industry. This policy would increase our cost of living to a point of having almost all Newfoundland and Labrador families included in the poverty bracket of Canadian standards of living.

Government must continue to subsidize transportation and continue to intervene in the proposed enacting of Canada wide transportation policies if people and industry are to survive in our area of the country. It would be similar to refusing a stay of execution if the policy did not allow for government intervention in this regard.

We agree that because of our different modes of transportation it is foolhardy to think we could have one set of regulatory criteria for all facets of the industry. It is our understanding that the *Modal Roles Assessment Study* on Newfoundland interprovincial freight which was prepared for Transport Canada's Economic Planning Group and submitted in April, 1984, was set up to provide an overview of Newfoundland's future freight needs, to identify the acceptable modes of transportation and comment on each in conclusion form. We further understand that the conclusion of the study was that transportation modes within and to our province should remain at the status quo with no downgrading whatsoever.

It is fully recognized that each mode of transportation had to be treated in its own confined world, however, the modal share of the present situation would provide the most desirable level of service to the users and the populace of Newfoundland and Labrador in general. We agree with this analysis and based on same, we strongly urge you to take these comments into consideration when determining the role of Crown corporations in settling economic regulation issues.

To serve our province we have to retain all modes of transport, including the railway and Marine Crown corporations. This important aspect of our economic survival will only be a faded dream if the Crown corporations in question are ordered to engage in profitable business only. The price fixing required to accomplish this would drive these modes of transport out of existence literally overnight, which would be a damnation to our province's economy.

Mr. Chairman, in regard to your proposals on air transportation, we are supporting the efforts of our learned friends from Deer Lake, Corner Brook and Stephenville who have the expertise to make recommendations on this subject in regard to the economic well-being of our province.

[Translation]

Canadiens. Nous voulons plus particulièrement souligner l'énoncé reconnaissant la nécessité d'une intervention gouvernementale dans les régions défavorisées ou éloignées. Nous avons basé toute notre argumentation sur le fait que notre province est une région défavorisée et qu'elle ne peut être régie par les lignes directrices régissant le transport dans le Centre et l'Ouest du Canada. Le transport des biens et des personnes à partir et à destination de notre province est trop peu important pour résister à une politique de fixation des prix. Cette politique entraînerait chez nous une hausse du coût de la vie à un point tel que la majorité des familles de Terre-Neuve et du Labrador se retrouveraient sous le seuil de la pauvreté.

Le gouvernement doit continuer à subventionner le transport et à intervenir au niveau des politiques pan canadiennes de transport dont la promulgation est proposée si l'on veut que les gens et l'industrie de notre région puissent survivre. Ce serait comme si la police ne permettait pas au gouvernement au niveau d'une exécution et d'accorder un sursis.

Nous reconnaissons qu'à cause de nos différents modes de transport, il serait téméraire de penser que nous pourrions établir un ensemble de règles pour chacune des composantes de l'industrie. Le rapport d'étude sur le transport entre (évaluation des rôles modaux) Terre-Neuve et les autres provinces rédigé pour le compte du Groupe de planification économique de Transports Canada et présenté en avril 1984 visait à fournir un aperçu des besoins futurs de Terre-Neuve en matière de transport, à définir les modes acceptables de transport et, en conclusion, à formuler des remarques sur chacun d'eux. L'étude concluait que les liaisons avec notre province devraient demeurer ce qu'ils sont et ne subir aucune détérioration.

Il va de soi et sans dire que chaque mode de transport doit être étudié dans le contexte qu'il lui est propre. C'est cependant l'intégration qu'il offrirait aux usagers et à l'ensemble de la population de Terre-Neuve et du Labrador le meilleur service. Nous sommes d'accord avec cette analyse et nous vous pressons fortement en conséquence de tenir compte de ces remarques lorsque vous définirez le rôle des sociétés d'État au niveau du règlement des questions propres à la réglementation économique.

Pour le bien de notre province, il nous faut conserver tous les modes de transport, y compris les liaisons ferroviaires et maritimes assurées par les sociétés d'État. Cet important aspect de notre survie économique ne sera qu'un rêve vite oublié si les sociétés d'État en question reçoivent instruction de ne se lancer que dans des entreprises rentables. La politique de fixation des prix que cela exigerait ferait littéralement du jour au lendemain disparaître ces liaisons, ce qui serait un désastre pour l'économie de notre province.

• 1330

Monsieur le président, en ce qui regarde vos propositions concernant le transport aérien, nous appuyons les efforts de nos savants amis de Deer Lake, de Corner Brook et de Stephenville qui, grâce à leurs connaissances sont en mesure de formuler des recommandations à ce niveau pour le mieux-être économique de notre province.

[Texte]

On the subject of railway freight, Mr. Chairman, concern is an inadequate word to use in expressing the feelings of our citizens in regard to the future of the Newfoundland railway. We wish to reiterate our stand on the future of the Newfoundland railway in a similar manner as our presentation at the CTC hearings at Corner Brook on a costing methodology for the movement of freight by rail to and throughout the province of Newfoundland. Our whole argument is based on our Terms of Union which were negotiated by our provincial Fathers of Confederation who, in their words, had the social, economic, traditional and historical facets of our way of life uppermost in mind when these Terms of Union were agreed upon. The points which we refer to in our Terms of Union are as follows:

31. At the date of Union or as soon thereafter as practicable, Canada will take over the following services and will, from the date of Union, relieve the province of Newfoundland of the public costs incurred in respect to each service taken over, namely,

(a) the Newfoundland Railway, including steamship and other marine services;

32. (1) Canada will maintain in accordance with the traffic offering a freight and passenger steamship service between North Sydney and Port aux Basques, which, on completion of a motor highway between Corner Brook and Port aux Basques, will include suitable provisions for the carriage of motor vehicles.

(2) For the purpose of railway rate regulation the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada, and through-traffic moving between North Sydney and Port aux Basques will be treated as all-rail traffic.

Also, Terms 33 and 36, in regard to transferral of public property and services to Canada and the legislative authority of Canada over such property and services, are very relevant.

It would certainly appear to us, the people ultimately affected by your recommendations, that the federal government definitely assumed control and ownership of the assets, but is not required to maintain any particular level of service or condition of these services, all of which are subject to the amount of traffic offering.

It would further appear from Term 32 that there was an absolute commitment to maintaining a service, and one would certainly question whether the federal government had the right to transfer this obligation to a Crown corporation, CNR, and then to CN Marine and TerraTransport and, indeed, if they did have that right, did the committed obligation become enshrined in that transferral? At present it appears that these private corporations are independent and not bound by Term 32. How could the federal government divest itself of the assets without also passing the obligation to the third party? It is our opinion that the whole gist of Terms 32 and 33 was passed to the Crown and private corporations under the protection of the

[Traduction]

En ce qui concerne le transport ferroviaire, monsieur le président, inquiétude est le mot à utiliser pour exprimer les sentiments de nos concitoyens quant à l'avenir des chemins de fer à Terre-Neuve. Nous désirons réitérer notre position concernant l'avenir des chemins de fer à Terre-Neuve de façon similaire à notre exposé aux audiences de la CCT à Corner Brook sur une méthode d'établissement des prix du transport par chemins de fer des marchandises jusqu'à Terre-Neuve et sur le territoire même de la province. Toute notre argumentation repose sur les Clauses Union qui ont été négociées par nos Pères provinciaux de la Confédération qui, pour reprendre leur formulation, avaient au premier plan de leurs préoccupations, au moment où l'on a convenu de ces clauses, les aspects sociaux, économiques, traditionnels et historiques de notre mode de vie. Les points auxquels nous faisons référence dans nos Clauses Union sont les suivants:

31. À la date d'entrée en vigueur de l'Union ou aussitôt que possible après cette dernière, le Canada prendra à sa charge les services qui suivent et, à partir de ladite date, déchargera la province de Terre-Neuve des coûts publics encourus pour chacun des services pris en charge, à savoir:

a) le réseau ferroviaire terre-neuvien, y compris les liaisons par navires à vapeur et autres services maritimes;

32. (1) Le Canada continuera, selon l'importance du trafic, à offrir un service de liaison transport maritime des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port aux Basques, qui, une fois la construction d'une liaison routière entre Corner Brook et Port aux Basques terminée, prévoiera des commodités appropriées pour le transport des véhicules automobiles.

(2) Aux fins de la réglementation des tarifs de transport par chemins de fer, l'île de Terre-Neuve sera incluse dans la région des provinces maritimes du Canada, et le transport du trafic en transit entre North Sydney et Port aux Basques sera considéré comme un trafic transitant exclusivement par rail.

Également, les clauses 33 et 36, concernant le transfert de biens et de services publics au Canada et le pouvoir législatif du Canada sur ces biens et ces services, sont très significatives.

Il nous paraît à nous en tout cas, les gens qui en dernier lieu sont touchés par vos recommandations, que le gouvernement fédéral a de toute évidence assumé le contrôle et la propriété de ces biens, mais n'est pas tenu d'assurer un niveau particulier de service ni la bonne marche de ces services, qui l'un et l'autre sont assujettis à l'importance du trafic.

Il nous semble en outre à partir de la Clause 32, que le gouvernement s'était résolument engagé à assurer le service, et on pourrait certainement se demander si le gouvernement fédéral avait droit de transférer cette obligation à une société d'État, le CN Rail, et ensuite au CN Marine et à Terra Transport et, de fait, s'il avait ce droit, si l'obligation à laquelle il était tenu est inscrit dans ce transfert? Il semble pour l'instant que ces sociétés privées soient indépendantes et ne soient pas assujetties à la Clause 32. Comment le gouvernement fédéral pourrait-il se départir des biens sans, en même temps, transférer ladite obligation à la tierce partie? Nous estimons que l'essentiel des Clauses 32 et 33 a été transféré

[Text]

federal government, and that our railway system must be maintained in accordance with our Terms of Union.

In the long term, for the economic stabilization of Newfoundland's economy, we believe the Newfoundland railway must be retained and upgraded. An over-dependence on the trucking industry as a means of moving freight into Newfoundland will increase our vulnerability to the inevitable increase in costs. Allowing our Newfoundland railway to disappear would be greatly regretted in the future.

To retain the Newfoundland railway will keep a high degree of inter-modal competition in our province. This competition can only benefit the Newfoundland consumer and business community alike.

Furthermore, it is our opinion that all parts of Canada should receive essentially the same level of service as urban areas do. This is the accepted concept in Canadian unity. Removing the railway will only convince our people that they are indeed considered third class citizens.

In conclusion of the issue of the Newfoundland railway, we suggest a 5- to 10-year upgrading program, including replacement of its locomotives and rolling stock. This is essential to the proposed offshore and mineral development of our province.

• 1335

This will all be blown to the wind if the federal regulatory policy allows for profitable price fixing and elimination of the present subsidy system.

Extra-provincial trucking: Mr. Chairman, we agree with the importance that your paper places on the trucking industry. It is an integral part of our transportation system that we hope will continue to retain its percentage of the market in our province. However, we have to reiterate that to replace our railway system with a trucking system will be a costly proposal, and one which would endanger many lives on the highway system of our province. We feel that the recommendations of the modal roles assessment study should be adopted and the status quo maintained.

Marine transportation: Mr. Chairman, the marine transportation mode is so important to every resident of our province that we feel the prime consideration for policies concerning same should be based on economic and social reasons only. The high cost of Canadian flagship operation cannot be considered when we refer to interprovincial ferry services, such as the links between New Brunswick, Prince Edward Island, Nova Scotia, and Newfoundland.

[Translation]

aux sociétés d'État et privées sous la garantie du gouvernement fédéral, et que notre réseau ferroviaire doit être maintenu conformément à nos Clauses Union.

A long terme, nous pensons que la stabilisation de l'économie terre-neuvienne nécessite le maintien et la modernisation de notre réseau ferroviaire. Une dépendance trop accusée vis à vis de l'industrie du camionnage pour l'acheminement à Terre-Neuve des marchandises accroîtra notre vulnérabilité face à une hausse inévitable des coûts. On pourrait éventuellement grandement regretter d'avoir laissé disparaître le réseau ferroviaire terre-neuvien.

Le maintien du réseau ferroviaire à Terre-Neuve assurera l'existence dans notre province d'une forte concurrence entre les modes de transport. Cette concurrence ne peut que favoriser les consommateurs et les hommes d'affaires terre-neuviens.

Nous estimons en outre que toutes les régions du Canada devraient absolument bénéficier de la même qualité de service dont bénéficient les régions urbaines. L'unité du Canada est fondée sur ce concept. Supprimer le réseau ferroviaire terre-neuvien ne ferait que convaincre les gens de notre province qu'ils sont de fait considérés comme des citoyens de troisième classe.

En conclusion, en ce qui touche la question du réseau ferroviaire terre-neuvien, nous suggérons un programme de modernisation de cinq à dix ans, y compris le remplacement des locomotives et du matériel roulant. Cela est essentiel aux projets de développement minier et off-shore de notre province.

Tout cela sera balayé par le vent si la politique fédérale de réglementation permet l'instauration d'un système de fixation des prix fondé sur la rentabilité et l'élimination du système actuel de subventions.

Le transport extra-provincial: Monsieur le président, nous attachons autant d'importance à l'industrie du camionnage que le Livre blanc lui en accorde. Le camionnage fait partie intégrante de notre réseau de transport et nous espérons que cette industrie conservera dans notre province sa part du marché. Nous devons cependant réitérer notre conviction que la proposition que l'on remplace notre réseau ferroviaire par un réseau de transport par route, si elle était adoptée, coûtera cher et pourrait mettre en danger bien des vies sur les routes de notre province. Nous estimons que les recommandations de l'Étude d'évaluation des rôles modaux devraient être adoptées et le statu quo maintenu.

Le transport maritime: Monsieur le président, le transport maritime est si important pour chacun des résidents de notre province que nous pensons que les politiques le régissant devraient être premièrement et uniquement fondées sur des critères socio-économiques. Le coût élevé des opérations des navires battant pavillon canadien ne peut être pris en compte quand nous faisons référence aux services interprovinciaux de traversiers, tels les liaisons entre le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

[Texte]

We have always stated that it is our position that these ferry services are extensions to the Trans-Canada Highway and cost recovery should be viewed in the same manner as has the provisions of the Trans-Canada Highway. High tolls are not used to recover the cost of 100 miles of Trans-Canada Highway and should not be used to recover the costs of travelling over sea, which is an extension to that highway. We should not be forgotten or penalized, when it comes to a nationwide transportation link, just because we live on an island.

Mr. Chairman, in a reference to the remaining issues included in your proposal, one of importance appears to be the establishment of a new regulation agency to replace the CTC. We feel that the proposed regionalization of this agency would result in a much greater appreciation of local concerns and needs. We feel that each individual provincial government should play a very important role in this new agency.

In conclusion, Mr. Chairman, we feel that a new national transportation policy will have different impacts on many areas of our country. We feel that before any of the proposals are enacted into law, each and every concern of our nation's people should be considered, and nothing should be done to lower our Canadian standard of living or deprive any one area more than another. We must not discriminate. Our charter does not allow it. The social economic impact of your recommendations on these matters must remain uppermost in your minds when your final report is submitted to Parliament. In recognition of our regard for you, we feel that this would be so.

The Chairman: Thank you, Ms Samms. You have read your brief, which was your option, and it took 16 minutes. And I want to let you know that this brief that you read, and the other ones you have circulated, will be part of the record.

Now I am going to throw it open to questions, and I am going to allow one questioner per party.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to make a comment about what is in your brief. On the matter of ferry services, I have often wondered what would happen if you shut down a 20-mile or 50-mile section of Highway 401 between Toronto and Montreal for two or three or four hours and said nobody can move for that long, and then when you do, you will have to pay a toll. There would be such an uproar, Mr. Chairman, that . . . But this is what happens regarding ferry services on both coasts.

Would you agree that ferry services as part of our transcontinental highway and railroad system should be relatively toll free and that the costs of them are shared by everyone as a whole, both at the provincial and national level; that whether it is a half a cent a litre of gasoline tax or . . . , we all pay; that

[Traduction]

Nous avons toujours dit que ces services de traversiers sont les prolongements de la route transcanadienne et qu'il faudrait en envisager le recouvrement des coûts de la même façon qu'on l'a fait pour cette dernière. On ne se sert pas de péages pour recouvrer le coût de construction de 100 milles de route transcanadienne et l'on ne devrait pas recouvrer les coûts des liaisons par traversiers, qui constituent un prolongement de cette route. Nous ne devrions être ni oubliés ni pénalisés au niveau des liaisons avec le reste du pays simplement parce que nous vivons sur une île.

Monsieur le président, relativement aux autres questions incluses dans votre proposition, il y en a une qui semble d'importance, celle de l'établissement d'un nouvel organisme de réglementation destiné à remplacer la CCT. Nous estimons que la régionalisation proposée en ce qui le concerne permettrait de beaucoup mieux répondre aux préoccupations et aux besoins locaux. Nous pensons que chacun des gouvernements provinciaux devrait jouer un rôle très important dans le cadre de ce nouvel organisme.

En conclusion, monsieur le président, nous estimons qu'une nouvelle politique nationale du transport aura des répercussions différentes selon les régions. Nous croyons qu'avant d'adopter une loi à partir des propositions formulées, il faudrait tenir compte de toutes et de chacune des préoccupations des Canadiens, et éviter de faire quoi que ce soit qui puisse réduire notre qualité de vie ou déposséder une région plus qu'une autre. Il ne faut pas faire de discrimination. Notre Charte l'interdit. Vous devrez toujours avoir présentes à l'esprit, lorsque vous soumettrez votre rapport final au Parlement, les répercussions socio-économiques que vos recommandations pourront avoir. Nous savons que c'est ce que vous ferez et nous vous en savons gré.

Le président: Merci, madame Samms. Vous avez lu votre mémoire, ce qui était votre droit, et cela a pris 16 minutes. Je veux que vous sachiez que le mémoire que vous avez lu et les autres dont vous avez distribué copies seront déposés au dossier.

Je vais maintenant permettre les questions, mais limiter le débat à un seul intervenant par parti.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

J'aimerais formuler une remarque à propos du contenu de votre mémoire. En ce qui regarde les services de traversiers, je me suis souvent demandé ce qu'il adviendrait si l'on fermait à la circulation un tronçon de 20 à 50 milles de l'autoroute 401 entre Toronto et Montréal pendant deux, trois ou quatre heures et si l'on interdisait à quiconque de s'y déplacer pendant si longtemps, et qu'ensuite, lorsqu'on le permettrait, il faudrait payer un péage. Il y aurait un tel tumulte, monsieur le président, que . . . Et c'est ce qui se produit sur les deux côtes avec les services de traversiers.

Seriez-vous d'accord avec le fait que les services de traversiers en tant que partie intégrante de notre réseau routier et ferroviaire transcontinental soient relativement exempts de péage et que les coûts de ces derniers soient partagés par tout un chacun, aussi bien au niveau provincial qu'au niveau

[Text]

even on the Prairies we would be contributing indirectly to the costs of transportation services, whether it is ferries or in the north; that it would be a national responsibility in co-operation with the provinces and the territories?

• 1340

Would you agree with that? In fact, some have said that they should really be toll free. If we can drive on the highways without tolls then why should there be a toll on ferries?

Ms Samms: We agree that they should be relatively toll free. As a matter of fact, there is a toll now. It is not that high, I guess; but we do not wish to have the cost increased because there are other than economic considerations. The whole social, historical, traditional process has to be considered as well.

As I mentioned before, I really do not think we should be penalized just because we are an island.

Mr. Benjamin: It is where you happen to live.

Then you would agree that we need in this country, because of its geography, climate and thin, widely-scattered population, to continue a system of programs of transportation assistance in the various regions and that the nation as a whole shares in those costs in the name of confederation and national unity and not playing one region off against the other?

Ms Samms: Yes, I do. One of the things that probably I really did not bring up was the fact that transportation—and this has been agreed upon by the ministers in their first ministers' conference—really is a key to economic development. To take the transportation system and downgrade it means to stop economic development in Newfoundland, and I think the potential is greater now than at any other time in our history.

Think about the mining companies that are exploring right now in Newfoundland. To take away the rail freight, for example, would mean much more danger because dangerous commodities at present are being handled by rail traffic because they are the only ones, I think, qualified under the Dangerous Commodities Act. They have the equipment; they have an integrated disaster plan in case something goes wrong.

As well, in the offshore there are many materials, such as used slabs of structural steel, that cannot be moved economically or cannot be handled properly, because of the size, by truck or other areas. Therefore you need to retain the railway and the shipping as well just to help economic development. To make Newfoundlanders pay very high increases in costs I think goes against the whole grain of national unity, and it certainly would destroy whatever prospects for economic development we have.

[Translation]

national; que si il y a une taxe sur l'essence d'un demi cent le litre... , nous la payions tous; que même dans les Prairies, nous contribuions directement aux coûts des services de transport, qu'il s'agisse des services de traversiers ou des services dans le Nord; que cela soit de responsabilité nationale en collaboration avec les provinces et les territoires?

Êtes-vous d'accord? De fait, certains prétendent qu'ils devraient être gratuits. S'il est possible de rouler sur des autoroutes gratuites, pourquoi faudrait-il payer pour prendre le traversier?

Mme Samms: Nous convenons qu'ils devraient être relativement gratuits. Dans les faits, il faut payer actuellement. Le prix de la traversée n'est pas très élevé, je suppose, mais nous ne voulons pas que les prix montent, parce qu'il y a d'autres considérations. Il faut aussi tenir compte de tout le processus social, historique et traditionnel.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, je ne pense pas vraiment que nous devrions être pénalisés parce que nous vivons sur une île.

M. Benjamin: C'est tout simplement là que vous vivez.

Alors vous convenez que dans ce pays, en raison de la géographie, du climat et de l'éparpillement de la population sur un vaste territoire, il nous faut maintenir un régime de programme d'aide au transport dans les diverses régions et que le pays dans son ensemble doit en partager les frais au nom de la confédération et de l'unité nationale et ne pas monter les régions les unes contre les autres?

Mme Samms: Oui, j'en conviens. L'un des points que je n'ai probablement pas souligné—et c'est un point sur lequel les ministres se sont mis d'accord au cours de la conférence des premiers ministres—est le fait que les transports sont un élément clé du développement économique. Laisser le réseau de transport se dégrader signifie mettre un frein au développement économique de Terre-Neuve et je crois que le risque est plus grand que jamais.

Pensez aux sociétés minières qui font de la prospection à Terre-Neuve actuellement. Éliminer le fret ferroviaire par exemple accroîtrait le danger, parce que les marchandises dangereuses circulent par chemin de fer, vu que c'est le seul moyen de transport autorisé actuellement en vertu de la loi sur le transport des marchandises dangereuses. Les chemins de fer ont le matériel, ils ont un plan d'urgence intégré en cas de désastre.

De plus, au large des côtes, il y a de nombreux matériaux comme les plaques usagées d'acier de construction que les camions ne peuvent transporter économiquement ni déplacer correctement en raison de leur taille. Par conséquent, il faut aussi maintenir les chemins de fer et le transport maritime pour favoriser le développement économique. Forcer les Terre-neuviens à assumer de fortes hausses de coûts me semble aller à l'encontre de l'unité nationale et détruirait certainement toutes les perspectives de développement économique que nous pourrions avoir.

[Texte]

Mr. Benjamin: When you talk about the Newfoundland railway, would it not make more sense as an investment—not sinking money into a sinkhole but as an investment—in effect to rebuild the Newfoundland rail lines in standard gauge? This nonsense of all the extra costs and wasted time, straightening out curves and things like . . . As an investment, would you not agree that again that is a project in which the nation as a whole has to share, whether they do it through CN or the Newfoundland Railway Company or whatever? That would be at great cost, but for the long term would that not be a proper direction in which to go?

Ms Samms: Yes, I think so. I think it is a national cost.

Mr. Benjamin: When I suggested in Newfoundland a few years ago redoing that trackage so it is straighter and has fewer curves and standard gauge track it was pooh-poohed as an increase in the national deficit or further losses for Canadian National and what not and not considered as an investment. Can I take it that there might be some change of view in Newfoundland nowadays?

• 1345

Ms Samms: I was not aware that the Newfoundlanders, I guess you would say, viewed it as some cost. It was my understanding that it was always thought of as an investment to upgrade the railway, and to keep the shipping costs the same as they are.

Mr. Benjamin: You see, our problem has been that everything we have put into transportation has been considered as a loss, as a deficit, and not as an investment to the economic well-being of all the rest of the economy. It is a common carrier. It is a service. It is an essential public utility. When they talk about competition in these things, you might as well say that we should have competing highways, and sewer and water lines, and telephone lines, and power lines. If there was anybody who would try to suggest that they would lock you up. Do you feel that—not only in Newfoundland but anywhere else—our transportation industry, both public and private, should be treated as a public utility, and be publically accountable for their operations and the services they provide?

Ms Samms: From the competition aspect of it, as I have mentioned here under the 'Modal Roles Assessment Study', it was basically decided that in order to have the competition, in order to have the efficiency in the system, that you needed to keep the three modes of handling freight there—those being the shipping, the rail and the trucking. I would say that by keeping these modes that you increase the efficiency and increase the competition, which seems to be some of the ideas which are put forth by the white paper.

Mr. Benjamin: What do you do about the tendency for the competition to merge and meld into, you know, the trend that it is inevitable that there be fewer and fewer competitors in

[Traduction]

M. Benjamin: Lorsque vous parlez des chemins de fer de Terre-neuve, ne serait-il pas plus sensé de les envisager comme un investissement—de ne pas jeter l'argent par la fenêtre mais de faire un investissement—de reconstruire les voies ferrées de Terre-Neuve selon l'écartement normal? Toutes ces absurdités à propos des coûts supplémentaires et du temps perdu, du redressement des courbes et des choses comme . . . En tant qu'investissement, ne pensez-vous pas qu'encore une fois il s'agit d'un projet pour lequel le pays tout entier doit partager, que ce soit par l'entremise du CN ou de la *Newfoundland Railway Company* ou de quelqu'un d'autre? Le coût serait élevé, mais en longue période, n'est-ce pas dans cette direction qu'il faudrait aller?

Mme Samms: Oui, je le crois. Je crois que c'est un coût national.

M. Benjamin: Lorsque j'ai proposé à Terre-Neuve il y a quelques années de refaire les voies ferrées pour qu'elles soient plus droites, qu'il y ait moins de courbes et que l'écartement soit normalisé, on a repoussé l'idée avec mépris en disant que cela ferait augmenter le déficit national ou entraînerait d'autres pertes pour le Canadien National et je ne sais quoi encore et que ce n'était pas un investissement. Dois-je comprendre que les points de vue ont changé à Terre-Neuve?

Mme Samms: Je ne savais pas que les Terre-neuviens considéraient cela comme un coût. J'avais l'impression qu'on avait toujours pensé qu'améliorer les chemins de fer était un investissement tout comme de maintenir les coûts du transport maritime au niveau actuel.

M. Benjamin: Notre problème c'est que tout ce que nous avons investi dans les transports a été considéré comme une perte, comme un déficit, plutôt que comme un investissement dans le bien-être économique de tout le reste du pays. C'est un service de transport public. C'est un service. C'est un service d'utilité publique essentiel. Lorsqu'on parle de concurrence dans ce domaine, autant dire que nous devrions avoir des autoroutes, des égouts, des services d'aqueduc, des lignes téléphoniques et des lignes d'électricité qui se feraient la concurrence. Si quelqu'un faisait une telle suggestion, on l'enfermerait à l'asile. Pensez-vous, pas seulement à Terre-Neuve mais ailleurs aussi, que notre industrie des transports, tant publics que privés, devrait être considérée comme un service d'utilité publique et rendre des comptes publics au sujet de ses opérations et des services qu'elle offre?

Mme Samms: Pour ce qui est de la concurrence, comme je l'ai mentionné à propos de l'étude sur l'évaluation des divers modes de transport, il a été décidé qu'afin d'obtenir une concurrence, afin que le système soit efficace, il faut conserver les trois modes de transport du fret—soit le transport maritime, les chemins de fer et le camionnage. Je dirais qu'en maintenant ces modes de transport, on accroît l'efficacité et la concurrence, ce qui semble concorder avec les idées avancées dans le Livre blanc.

M. Benjamin: Que faites-vous de la tendance qu'ont les concurrents à fusionner et à s'intégrer, cette tendance inévitable qui fait qu'il y a de moins en moins de concurrents dans

[Text]

each mode. You end back up in the full circle to where you started from before. Do you not feel that we have to keep a regulatory body that ensures the public interest and the public good is served? Whether there is ten competitors or only two, if you do not have that in place, you end up with those natural monopolies in, you know, smaller number, running things their way and the public interest or the national interest be damned.

The Chairman: This is your last question.

Mr. Benjamin: Do you not think we need to maintain that kind of regulatory supervision, inspection, monitoring?

Ms Samms: I think probably there is a monitoring role, but sometimes—and of course this is the danger with anything—you get so caught up in your monitoring that probably you are overdoing it and over-regulating. You know, we realize that it is important to have some regulations in place.

Mr. Benjamin: You might be back here five years from now saying that we have got to have some more regulations.

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would like to thank the groups represented by the Channel-Port aux Basques Town Council for their presentation here this morning, and Ms Marina Samms, the Industrial Promotions Officer. As you can see, we have received a total of four different briefs. I might just say, by way of explanation to members of this committee, that Port aux Basques is a community that, for some time, has been fighting for its economic life, and has found itself constantly having to do battle in order to do this.

I want to focus on the railway for a moment, because I think there are quite a few members who perhaps are not aware of what the current situation is with the Newfoundland Railway. It is no secret. It is an open secret to say that the government of Canada—it has been confirmed, certainly, in Newfoundland by Mr. Mazankowski and the provincial government—has been attempting to negotiate, with the Newfoundland government, an end of the railway. The provincial government's position has essentially been that they will not enter into this kind of negotiation, or agree to an end of the standard-gauge railway in Newfoundland.

Now, having said that, and not getting into a debate about the pluses or minuses on either side, I want to ask our witnesses, because they come from Port aux Basques and perhaps have better knowledge of the railway than people elsewhere in the province.

• 1350

My sense of what is happening is that the railway is being bled to death. I talked to some engineers over the last few months who basically said to me that they have arrived at the state where they would rather have a quick shot in the head than be allowed to bleed to death. They cited for me examples

[Translation]

chacun des modes de transport? On se retrouve au point de départ. Ne pensez-vous pas que nous devons maintenir un organisme de réglementation qui veille sur l'intérêt public et le bien public? Qu'il y ait 10 concurrents ou seulement deux, si ce mécanisme n'existe pas, on se retrouve avec les monopoles naturels où un petit nombre dirige tout à sa manière et se fiche éperdument de l'intérêt public ou national.

Le président: C'est votre dernière question.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas que nous devons maintenir ce genre de supervision, d'inspection et de surveillance réglementaires?

Mme Samms: Je pense qu'il y a probablement un rôle de surveillance, mais parfois—et c'est bien sûr le danger avec n'importe quoi—on s'emballa tellement avec la surveillance qu'on va trop loin et qu'on surveille à outrance. Nous nous rendons compte qu'il est important d'avoir une certaine réglementation.

M. Benjamin: Vous pourriez bien revenir nous voir dans cinq ans pour nous dire qu'il nous faut une réglementation plus poussée.

Le président: Bien. Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais remercier les groupes représentés par le Conseil municipal de Channel-Port-aux-Basques pour leur exposé de ce matin, ainsi que Mme Marina Samms, agent de promotion industrielle. Comme vous le voyez, nous avons reçu quatre mémoires. J'aimerais expliquer en passant aux membres de ce Comité que Port-aux-Basques est une collectivité qui, depuis un certain temps déjà, lutte pour sa survie économique et qui a toujours dû lutter pour survivre.

J'aimerais m'attarder un instant sur les chemins de fer parce que je crois que quelques membres ici présents ne sont peut-être pas au courant de la situation actuelle de *Newfoundland Railway*. Il n'y a aucun secret. De fait, c'est un secret de polichinelle de dire que le gouvernement du Canada—cela a été confirmé certainement à Terre-Neuve par M. Mazankowski et le gouvernement provincial—a tenté de négocier avec le gouvernement de Terre-Neuve la disparition des chemins de fer. Essentiellement, la position du gouvernement provincial a toujours été de refuser d'entamer des négociations de ce genre ou d'accepter la fin des chemins de fer à écartement normal à Terre-Neuve.

Ceci étant dit et sans vouloir entrer dans un débat au sujet des arguments convaincants de chaque côté, j'aimerais demander l'opinion des témoins, parce qu'ils viennent de Port-aux-Basques et connaissent peut-être mieux les chemins de fer que le reste de la population de la province.

J'ai l'impression que ce qui arrive, c'est qu'on est en train de laisser les chemins de fer mourir à petit feu. J'ai parlé ces derniers mois à des mécaniciens qui, essentiellement, m'ont dit qu'ils étaient rendus au point où ils préféreraient qu'on leur assène rapidement le coup de grâce plutôt que de mourir à

[Texte]

of rail lines that have lost their elevation. TerraTransport deals with it by sticking up signs saying to slow down. As an example of a bridge which is now going to be fixed, I got a letter from the TerraTransport chief a little while ago, which mentioned that the way to deal with the problem with the bridge was to stop the train and get out and walk across first, then drive it across.

If you can, I want you to indicate to this committee . . . My view is that the decision about whether to continue with the railway or not is never going to be formally taken. But informally, the railway, if it continues at its current maintenance level, is going to fall apart and the decision will have been taken for us. Is this a fair assessment of what is going on with the Newfoundland railway?

Ms Samms: Yes, it is. I think the next two to three years with the Newfoundland railway are going to be critical. Locomotives, rolling stock and such things only last for 30 to 40 years. They are at a stage now where they either have to be replaced or they will fall apart.

Mr. Tobin: Is it fair to say that, when push comes to shove, the people of Newfoundland would rather have a comprehensive statement on transportation policy for our province, would rather have a decision upfront one way or the other and would rather be given a chance to make our case than to be left in the position of constant limbo where substantial dollars are being spent on a system that is being allowed, as I said, to bleed to death.

It is akin to having cancer. The patient may be told every day that doctors are not sure whether or not he is going to make it but that he should carry on. So the poor fellow plans his life as if he is going to be around for awhile, when in reality everybody knows that, at the current rate of the disease and the level to which he is falling apart, he is not going to be around for very long.

The Chairman: This cancer has been going on for some time.

Mr. Tobin: Yes, it has, through both governments. I am not trying to be partisan here; I am trying to address the transportation issue.

Mr. Benjamin: Playing on protocol.

The Chairman: And you are in a very supreme group to say it, Mr. Benjamin. I am sorry, Mr. McEwen.

Mr. J. McEwen (Co-ordinator, South West Coast Development Association): Certainly. But in order to answer your question, Mr. Tobin, I would have to say no. First, we do not want a firm and final decision made here and now. The only way we could possibly make a decision like this and make it an intelligent decision is through direct negotiations between the federal government, the provincial government and the various communities that will be directly affected by the closure of the railway.

Mr. Tobin: This is exactly what I am suggesting. What I am suggesting to you now is that we are not having any real negotiations. What we are having is refusal by everybody to

[Traduction]

petit feu. Ils m'ont cité l'exemple des voies ferrées qui ont perdu leur élévation. TerraTransport règle le cas en installant des panneaux signalant aux trains de ralentir. Dans le cas d'un pont qui sera réparé, j'ai reçu il y a peu de temps une lettre d'un cadre de TerraTransport mentionnant que la façon de régler le problème consistait à arrêter le train, descendre et traverser d'abord à pied, puis faire traverser le train.

Si vous le pouvez, j'aimerais que vous indiquiez au comité . . . Selon moi, la décision de maintenir les chemins de fer ou de les faire disparaître ne sera jamais prise officiellement. Mais dans les faits, si l'entretien se poursuit au niveau actuel, les chemins de fer vont se désintégrer et la décision aura été prise pour nous. Est-ce que j'évalue bien ce qui se passe avec les chemins de fer de Terre-Neuve?

Mme Samms: Oui. Je crois que les deux ou trois prochaines années seront cruciales pour les chemins de fer de Terre-Neuve. Les locomotives et le matériel roulant ne durent que 30 ou 40 ans. Ils sont arrivés maintenant au point où ils doivent être remplacés, sinon ils tomberont en ruine.

M. Tobin: Est-il juste d'affirmer que, à tout prendre, les Terre-neuviens préféreraient un énoncé complet sur la politique des transports pour notre province, une décision claire dans un sens ou dans l'autre et la possibilité d'exprimer leurs points de vue plutôt que de rester dans des limbes perpétuelles et de voir que des montants importants sont dépensés pour un réseau qu'on laisse mourir à petit feu, comme je l'ai dit.

C'est comme un cancer. On peut dire tous les jours au patient que les médecins ne savent pas s'il va s'en sortir ou non mais qu'il ne devrait pas abandonner. Alors le pauvre type organise sa vie comme s'il lui restait encore un bout de temps dans ce bas monde alors que tout le monde sait fort bien qu'avec une maladie de cette gravité et au rythme où il dépérit, il ne lui reste plus grand temps à vivre.

Le président: Ce cancer sévit depuis un certain temps.

M. Tobin: Oui, et il a été entretenu par les deux gouvernements. Je ne cherche pas à faire preuve de partisanerie, j'essaie de m'attaquer à la question des transports.

M. Benjamin: Vous jouez sur les mots.

Le président: Et vous êtes bien placé pour parler, Monsieur Benjamin. Je suis désolé. Monsieur McEwen.

M. J. McEwen (coordonnateur, South West Coast Development Association): Certainement. Mais pour répondre à votre question, monsieur Tobin, je dirais que non. D'abord, nous ne voulons pas qu'une décision ferme et finale soit prise ici et maintenant. La seule manière d'arriver à une décision de ce genre et à une décision intelligente consiste à mener des négociations directes entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les diverses collectivités qui seraient touchées directement par la disparition des chemins de fer.

M. Tobin: C'est exactement ce que je dis. Je pense qu'il n'y a pas de réelles négociations. Ce que nous avons c'est un refus de la part de tout le monde de s'attaquer au problème. Par

[Text]

address the problem. Subsequently, the railway is being allowed to fall apart. As I talked to people who work on the trains for a living and engineers, at the rate we are going, as Ms Samms has said, in three years, we are going to be out of business whether anybody takes the decision or not. What I am saying to you is that the decision is being taken by the back door rather than the front door.

I would remind you, Mr. Chairman, by the way, that there was a five-year revitalization program for the railway. It was not all that everybody wanted. It expired last June. It called for a second five-year plan, which has still not been renegotiated. So a plague on both our houses, but one house had its five-year plan in place.

Mr. Chairman, one other question. In the brief titled 'Gateway Status of Women's Council Channel—Port aux Basques: From the Socio-human Aspect', you address the question of the moratorium which has been placed on the decision by the CTC for freight rate increases. You indicate that, if the decision is allowed to proceed, consumer products could increase by as much as 50% to 40%. What representation have you had most recently with the government? What do you expect to be the outcome in the filing of this moratorium?

• 1355

I am asking you whether you expect the rates are going to be squashed by the Cabinet or whether or not they are going to be allowed to proceed?

Ms Samms: That is another brief, into which I had no input. But when I look at some of the regulations in the white paper, I certainly do fear for the future of transportation in Newfoundland.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Forrestall, would like some intervention?

Mr. Forrestall: No, I do not have an intervention. I think she is using one argument—doing by one means that which you cannot do by another. The concerns you expressed are not to be found in the *Freedom to Move* paper. That is just an observation, not a question. I appreciate and recognize the concern; *Freedom to Move* does not specifically or even indirectly address that. That is my only concern.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Tobin: Sorry, Mr. Chairman, I just wonder if we could ask Mr. Forrestall to explain that comment because I think it does address the concerns which are raised by these witnesses.

Mr. Forrestall: ... very separate issues. It addresses, in a sense, a national philosophy with respect to transportation. It does not address the very particular matter that is now before the courts with respect to freight increases.

The Chairman: We have heard the concerns. This witness has every right to bring forward all concerns in transportation. We are mandated for *Freedom to Move*; we are not specifi-

[Translation]

conséquent, les chemins de fer se délabrent. D'après les conversations avec les mécaniciens et les autres gens qui travaillent sur les trains, au rythme actuel, comme l'a dit M^{me} Samms, dans trois ans les chemins de fer auront disparu, que quelqu'un prenne une décision ou non. Ce que je vous dis, c'est que la décision se prend par la porte d'en arrière plutôt qu'au grand jour.

J'aimerais vous rappeler en passant, monsieur le président, qu'il y a eu un programme quinquennal de revitalisation des chemins de fer. Ce n'était pas du tout ce que tout le monde voulait. Il s'est terminé en juin dernier. Il devait s'accompagner d'un deuxième plan quinquennal, qui n'a pas encore été négocié. Alors on peut jeter le blâme sur les deux gouvernements, mais l'un d'eux avait établi un plan quinquennal.

Monsieur le président, une autre question. Dans le mémoire intitulé *Gateway Status of Women's Council Channel-Port aux Basques: From the Socio-human Aspect*, vous abordez la question du moratoire décrété à propos de la décision de la CCT d'augmenter les tarifs-marchandises. Vous indiquez que, si la décision est maintenue, les produits de consommation pourraient augmenter de 15 à 40 p.100. Quelles ont été vos démarches récentes auprès du gouvernement? Quel sera le résultat de ce moratoire?

Je vous demande si vous vous attendez à ce que le Cabinet diminue les tarifs ou qu'il accepte les hausses?

Mme Samms: Vous parlez d'un autre mémoire auquel je n'ai pas participé. Mais quand j'examine certains des règlements contenus dans le Livre blanc, je ne crains certainement pas pour l'avenir des transports à Terre-Neuve.

M. Tobin: Monsieur le président, merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Forrestall, voulez-vous intervenir?

M. Forrestall: Pas vraiment. Je crois que M^{me} Samms se sert d'un argument—faire par un moyen ce qu'on ne peut faire par un autre. Les inquiétudes que vous avez exprimées ne se trouvent pas dans *Aller sans entraves*. Il s'agit simplement d'une observation, pas d'une question. Je reconnais que de telles préoccupations puissent exister, mais il n'en est pas question dans le Livre blanc, ni directement ni indirectement. C'est ma seule inquiétude.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Tobin: Désolé monsieur le président, je me demande seulement si M. Forrestall pourrait expliquer comment il apaise les inquiétudes soulevées par les témoins.

M. Forrestall: ... questions très distinctes. Le Livre blanc traite en un sens d'une philosophie nationale en matière de transports, pas de la question très précise qui est maintenant devant les tribunaux au sujet des hausses de tarifs.

Le président: Nous avons entendu les inquiétudes. Le témoin est tout à fait en droit de soulever toutes les inquiétudes qui touchent au transport. Nous sommes mandatés pour

[Texte]

cally mandated on the issue of the Newfoundland railway. But I will let the witness help educate the committee on the concerns, and I want to thank you very much for your presentation.

Since you are Port aux Basques and I know another witness was expected—I think he has come in—but I think it would be appropriate—and I know they are ready and we have circulated the brief—perhaps to have the Stephenville Transportation Commission here too, to have a Newfoundland flavour right here at mid-day. Thank you very much. Your briefs will be part of the record, and the other ones that were not read in. Thank you very much.

Ms Samms: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Appearing for The Stephenville Transportation Commission, I understand, are Mr. Byrnes and Mr. Burnham. No, we are just jumping here. He was late coming in and I did not think he was here, but I think he is here now.

Please take the table. You have seen the procedure we try to follow. We have your brief that was circulated. If you would like to give us an overview, we can get into the questions. I know from the very first part of your brief in the first paragraph, you refer to *Freedom to Move* in Structure 90, but your brief does talk about *Freedom to Move*. However, this *Freedom to Move* and Structure 90 are not the same thing. I just point that out. Certainly, what you say in your brief is more directed to the philosophy and the principles which are outlined in *Freedom to Move*.

Mr. Bob Byrnes (Chairman, The Stephenville Transportation Commission): Thank you, Mr. Chairman. My name is Bob Byrnes and I am a councillor with the Town of Stephenville. I am also an independent businessperson and in addition to that, a high school teacher. With me is John Burnham, who is involved in the aircraft industry.

Again, as you pointed out, our concern is primarily air transportation. The Stephenville Transportation Commission is an independent body which has a general interest in the Stephenville airport. If you would permit me—I promise you I will not take very long—I would like to read through this document. I could do so very quickly.

The Chairman: Well, you could skip it. I I was not in the Chair and I know she had many other briefs she did not read. It is not too long, but if you could skim it, it will get more questions.

Mr. Byrnes: All right. Our document outlines in general a new direction in transportation which is a carry-over from the deregulation the airline initiated two years ago.

The new direction in air travel has been very beneficial in the respect that lower airfares have resulted and competition has increased. We have witnessed the positive impact, especially in central Canada; however, in Newfoundland and Labrador, we are beginning to feel the negative effects. Here, what we are referring to is, in March 1984, the Stephenville Transportation Commission presented a brief to the CTC on

[Traduction]

étudier *Aller sans entraves*, pas spécialement pour traiter des chemins de fer de Terre-Neuve. Mais je laisserai le témoin exprimer ses inquiétudes devant le Comité et je vous remercie beaucoup de votre exposé.

Étant donné que vous venez de Port-aux-Basques et qu'un autre témoin était attendu—je crois qu'il est arrivé—mais je crois qu'il serait approprié—et je sais que nous avons déjà distribué le mémoire—peut-être de faire venir ici la *Stephenville Transportation Commission* afin d'avoir un point de vue terre-neuvien ce midi. Merci beaucoup. Vos mémoires seront annexés au procès-verbal ainsi que ceux qui n'ont pas été lus. Merci beaucoup.

Mme Samms: Merci, monsieur le président.

Le président: Au nom de la *Stephenville Transportation Commission* comparaissent, je crois, MM. Byrnes et Burnham. Nous, nous ne faisons que commencer. Il est arrivé en retard et je ne pensais pas qu'il était ici, mais je crois qu'il y est maintenant.

Veuillez prendre place. Vous avez pris connaissance de la procédure que nous essayons de suivre. Votre mémoire a été distribué. Nous aimerions que vous nous en donniez un aperçu, puis nous poserons des questions. Je note dans le premier paragraphe de votre mémoire que vous faites allusion à *Aller sans entraves*. Toutefois, *Aller sans entraves* et Structure 90 ne sont pas la même chose. Je tenais simplement à le souligner. Ce que vous dites dans votre mémoire se rapporte certainement davantage à la philosophie et aux principes énoncés dans *Aller sans entraves*.

M. Bob Byrnes (président, Stephenville Transportation Commission): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Bob Byrnes et je suis échevin de Stephenville. Je suis aussi un homme d'affaires et enseignant au secondaire. John Burnham m'accompagne. Il travaille dans l'aéronautique.

Comme vous l'avez indiqué, le principal sujet qui nous intéresse est le transport aérien. La *Stephenville Transportation Commission* est un organisme indépendant qui a un intérêt général dans l'aéroport de Stephenville. Si vous me le permettez—et je promets d'être bref—j'aimerais vous lire ce document. Je pourrais le faire très rapidement.

Le président: Vous pourriez peut-être laisser faire. Je ne présidais pas et je sais que de nombreux autres mémoires n'ont pas été lus. Le vôtre n'est pas très long, mais si vous pouviez le résumer, vous auriez plus de temps pour les questions.

M. Byrnes: Très bien. Notre document décrit en termes généraux une nouvelle orientation des transports qui découle de la déréglementation du transport aérien amorcée il y a deux ans.

La nouvelle orientation du transport aérien a été très bénéfique puisqu'elle a fait baisser les prix des billets et accru la concurrence. Nous avons tous constaté les répercussions positives, surtout au centre du Canada, mais à Terre-Neuve et au Labrador nous commençons à sentir les effets négatifs. En mars 1984, la Commission des transports de Stephenville a présenté à la CCT un mémoire sur la déréglementation dans

[Text]

deregulation of the airline industry. In that brief, based on what we have seen happen in the United States, we were very concerned about what would happen to the level of service we have. Of course, from that time, we have definitely witnessed, to a large degree, a decrease in the level of service.

• 1400

As we point out, the town of Deer Lake, which will present a brief tomorrow, I am sure, will more adequately indicate what deregulation of the airline industry has meant for them.

The Stephenville Transportation Commission now finds itself in a position of reacting to deregulation of the entire transportation system in the country. The proposed changes, outlined in the document, are going to have a drastic effect on western Newfoundland. The policy, as we see it and as we believe, is designed to benefit central Canada and larger centres, and does not take into account what impact it is going to have on the more remote, outlying areas of the country. I think this has already been indicated earlier.

These regions will experience rates that will increase dramatically. Increased costs will have a negative impact on all sectors of the economy, and consumers in the more remote regions will be discriminated against. The recent case against TerraTransport by Atlantic Containers is a classic example of what will happen. Atlantic Containers is complaining that rates are too low and has filed a formal complaint against the Crown corporation. If I might point out an example, just the cost of shipping an automobile to Newfoundland right now from central Canada is \$528. These figures I am quoting are from a dealer in Newfoundland. To somebody in central Canada, that may not mean a lot of money, but in Newfoundland, with a population of roughly 600,000 people, 25% or more of whom are unemployed, this accounts for a substantial portion of one's annual income.

In a deregulated environment, as we see it, rates will rise, and the Newfoundland consumer will face additional expense. The province is so dependent on goods and services from central Canada, the people can ill afford to experience what we can see or envisage happening in the future.

In an attempt to cut costs, the government is attempting to share responsibility. However, the taxpayers inevitably will benefit as a result of the sharing out of these costs, so we sort of thought from reading your document. This will result in lower taxes, according to the document's inferences. What we are referring to here, of course, is the fact that the proposed policies are those in which the government is trying to reduce deficits and deficit spending. The designers of this policy, again, as we see it, are opportunists, haphazardly designing programs to appease a government which is glory bound on a trail of deficit reduction.

The bottom line is that the government is attempting to shirk its responsibility in the transportation industry by letting the industry regulate itself. The industry will have to set standards or public groups will set the standards themselves.

[Translation]

l'industrie du transport aérien. Dans ce mémoire, nous nous sommes fondés sur l'expérience des États-Unis pour expliquer que nous nous inquiétons grandement d'une détérioration éventuelle des services. Or, depuis la présentation de ce mémoire, nous avons effectivement été témoins d'une diminution des services.

Mais la ville de Deer Lake, dans le mémoire qu'elle vous présentera demain, vous expliquera beaucoup mieux que je ne puis le faire les répercussions qu'a pu avoir pour elle la déréglementation de l'industrie du transport aérien.

La Commission des transports de Stephenville s'oppose maintenant à la déréglementation du réseau de transport de l'ensemble du pays. Les changements que propose le document auront des effets extrêmement néfastes pour l'ouest de Terre-Neuve. D'après ce que nous comprenons, la politique vise à favoriser le centre du Canada et les grands centres urbains, et ne tient pas compte des répercussions qu'elle pourrait avoir pour les régions éloignées du pays. J'en ai d'ailleurs déjà parlé.

Ces régions verront leurs tarifs augmenter de façon notable, ce qui nuira à tous les secteurs de l'économie et lésera les consommateurs de ces régions. Tout récemment, la plainte déposée devant les tribunaux par Atlantic Containers contre TerraTransport illustre bien ce qui se produira. Atlantic Containers se plaint de ce que les tarifs soient trop faibles et a donc déposé officiellement une plainte contre la société de la Couronne. Permettez-moi un exemple: l'envoi d'une voiture du centre du Canada jusqu'à Terre-Neuve nous coûte actuellement 528\$. Ces chiffres m'ont été fournis par un concessionnaire de Terre-Neuve. Peut-être que cela ne représente pas beaucoup pour les habitants du centre du Canada, mais à Terre-Neuve, dont la population est d'environ 600,000 personnes et dont 25 p. 100 et plus sont en chômage, cela représente une partie substantielle du revenu annuel.

La déréglementation fera hausser les tarifs, et ce sera le consommateur de Terre-Neuve qui devra payer ces dépenses supplémentaires. Notre province dépend à un tel point des biens et services fournis par le Canada central que nos habitants ne peuvent pas se permettre de voir se concrétiser ce que nous prédisons.

Dans sa tentative de réduire les coûts, le gouvernement essaie de faire partager sa responsabilité. La lecture de votre document nous a laissé entrevoir que les contribuables pourraient finir par bénéficier d'un partage des coûts et que les taxes finiraient par baisser. Il s'agit ici, bien sûr, de politiques proposées par le gouvernement, qui tente de réduire son déficit et les dépenses afférentes. Nous en concluons que les auteurs de cette politique sont des opportunistes qui ont choisi de concevoir au hasard des programmes afin d'apaiser un gouvernement qui veut se couvrir de gloire en réduisant son déficit.

Au fond, le gouvernement essaie d'esquiver ses responsabilités en matière de transport en laissant l'industrie se régler par elle-même. C'est l'industrie elle-même qui fixera ses propres normes, ou alors le public qui le fera. Je répète que,

[Texte]

Again, as we see it, this is going to be detrimental to the consumers of Newfoundland.

The government policy is working on a user pay rationale which is just not feasible in this country, with our limited population. The government would do well to stop its flagrant abuse of the taxpayers' money to balance its budget, instead of attempting to cut spending through the guise of a deregulated transportation system.

I do not think I need to point out areas which have been in the newspapers recently—\$0.6 billion more for Petro-Canada than had originally been allotted for. I notice our ambassador in Hong Kong . . . \$700,000, I believe was the figure that was quoted with regard to his membership in one particular club.

This might be interesting, as most of you are PC members. There is a Conservative government right now that seems to be tearing apart the transportation system of this country. It was John A. Macdonald, the only real national leader the Conservative party has had, who realized the key to uniting this country was through an efficient transportation system, servicing the entire country and controlled by the Government of Canada. I believe that was one of the reasons they were able to entice British Columbia into Confederation.

The government is concerned that it is playing too much of a role in the transportation system, that Canadians are enjoying too much for the costs involved, that services are being offered and users are not paying for them. This line of reasoning is ludicrous, but typical of the government. In many cases, these services are essential. While not perceived as essential to the bureaucrat in Ottawa, they are essential to the fisherman in Newfoundland, the worker in Port aux Basques, or the user of airport services at Stephenville. The services are being paid for by the taxpayers, not the government. The aim is to remove some \$600 million annually by the year 1990-1991 from the deficit of Transport Canada. However, as we point out, the recent bungled bail-out of western banks by the government could have adequately handled a sizeable portion of this deficit.

• 1405

The Chairman: Mr. Byrnes, I think it is very clear that you are very much against the paper and that is your opinion and privilege. But do you have any recommendations or do you just want a status quo situation? When you are going to cut deficits; everyone wants to cut deficits but no one wants to get cut in the first slice. And that is part, perhaps, of the *Freedom to Move* along with a lot of other things in the department and the government.

Mr. Byrnes: I think the general gist of what I am saying—

[Traduction]

d'après nous, cela ne fera que nuire aux consommateurs terre-neuviens.

La politique gouvernementale repose sur un système de tarifs payés par les usagers, qui n'est pas acceptable pour notre pays, étant donné notre population limitée. Au lieu d'utiliser de façon aussi abusive l'argent des contribuables et de tenter de réduire ces dépenses sous prétexte de déréglementer l'industrie des transports, le gouvernement devrait plutôt chercher à équilibrer son budget.

Il n'est sans doute pas nécessaire de parler des événements qui ont récemment fait la manchette: le gouvernement aurait payé 0,6 milliard de dollars de plus que prévu à l'origine pour acheter Petro-Canada; il aurait permis à notre ambassadeur à Hong Kong de dépenser 700,000\$—je pense que c'est le chiffre qui a été cité—pour payer son adhésion à un club quelconque.

Voici ce qui pourrait vous intéresser, étant donné que vous êtes pour la plupart des membres du parti conservateur. Le gouvernement conservateur actuel semble vouloir mettre en pièces le réseau de transport du Canada. Or, c'est Sir John A. MacDonald, le seul véritable leader national qu'ait jamais eu le parti conservateur, qui a réussi à unifier notre pays grâce à un réseau de transport efficace desservant l'ensemble du pays et contrôlé par le gouvernement du Canada. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles le gouvernement a réussi à attirer la Colombie-Britannique dans la Confédération.

Le gouvernement prétend qu'il joue un trop grand rôle dans le système de transport, que les Canadiens en profitent beaucoup trop malgré le peu qu'il leur en coûte, que les services sont offerts alors que les usagers ne les paient pas. Il est ridicule de raisonner ainsi, mais c'est tout à fait typique d'un gouvernement. Dans bien des cas, ces services sont absolument essentiels. Même si les bureaucrates ne les considèrent peut-être pas comme tels, ils sont néanmoins essentiels pour les pêcheurs terre-neuviens, pour les ouvriers de Port-aux-Basques, et pour les usagers des services aériens de Stephenville. Or, ce sont les contribuables, et non le gouvernement, qui paient ces services. L'objectif du gouvernement est de réduire de quelque 600 millions de dollars par année, d'ici 1990-1991, le déficit de Transports Canada. Cependant, nous faisons remarquer que la récente tentative ratée de sauvetage des banques de l'Ouest par le gouvernement aurait pu servir à réduire une grande partie de ce déficit.

Le président: Monsieur Byrnes, il est évident que vous n'êtes pas en faveur du document, et c'est votre privilège d'avoir cette opinion. Mais avez-vous des recommandations à nous présenter, ou voulez-vous tout simplement maintenir la situation telle qu'elle est actuellement? C'est très difficile de vouloir réduire le déficit: chacun est d'accord avec cette louable intention mais refuse d'être le premier amputé. *Aller sans entraves* fait partie de cette tentative de réduction de la part du gouvernement, de même que bon nombre d'autres initiatives dans les ministères.

M. Byrnes: En gros, ce que j'essaie de vous expliquer . . .

[Text]

The Chairman: I have the general drift of what you are saying, which is fine, but I think we could throw it open to questions because we do not want to go back to John A. MacDonald, John Diefenbaker, Mackenzie King, who brought you into Confederation . . . I think it was Mackenzie King . . .

Mr. Tobin: A point of order, Mr. Chairman. As you are so fond of saying, and you are right and I respect this Chair tremendously, even though we may disagree at times with what witnesses are saying, we allow them to have their say.

The Chairman: We do, but then that shortens the time for questions. That is all.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, none of the rest of us interrupt people with questions when they are making their presentation and I think you are out of order.

The Chairman: When a witness or a member is repetitive and repetitive and repetitive, then this chairman is going to draw attention to that fact. This man has been very repetitive and he has made his point. Now I would like to open it up to questions.

Mr. Benjamin: On a point of order. How witnesses choose to use their time and what they choose to say is entirely their right and their business. None of the rest of us interrupt witnesses with questions and interjections in the middle of their submission.

The Chairman: And we are not going to have a Chair that lets witnesses go on and on when we have five or six more witnesses. And if you are the first one to say you do not want to examine or ask questions, then I will certainly ask the witness to go on. He has made his point. And I would like to know if he has . . . Do you have any recommendations or are you prepared for us just to continue the status quo?

Mr. Benjamin: Well, let him finish.

The Chairman: I do not see any recommendations, Mr. Benjamin.

Mr. Byrnes: Mr. Chairman, if I may, we have come here at considerable cost and I notice you have done a very good job of taking up some of my time already.

As I wanted to point out, and perhaps as our member, Mr. Tobin, may attest to, I did not come here to criticize you as a P.C. member of the Government of Canada. Mr. Tobin can bear witness to the fact that when Lloyd Axworthy began to introduce deregulation of the airline industry two years ago, our commission was very strong in its attack on his government as well. I seem to have ruffled some of your feathers with what I have been saying here, but I can assure you that if it were a Liberal government in office right now I would be doing the same thing.

The Chairman: You have not ruffled my feathers; I was just trying to help you out. I think you are going to get more information from this committee by questions and answers,

[Translation]

Le président: Je pense que j'ai compris ce que vous essayez de nous expliquer en gros; c'est très bien, mais je voudrais laisser les députés vous interroger, parce que je ne veux pas avoir à retourner à John A. MacDonald, à John Diefenbaker, ou à Mackenzie King qui vous a fait entrer dans la Confédération . . . Je pense bien qu'il s'agissait de Mackenzie King.

M. Tobin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Comme vous aimez à le répéter—ce en quoi vous avez tout à fait raison et ce en quoi je vous respecte—il faut laisser les témoins s'exprimer librement, même si nous ne sommes pas toujours d'accord avec ce qu'ils disent.

Le président: Bien sûr, mais cela réduit le temps réservé aux questions. Voilà tout.

M. Benjamin: Monsieur le président, aucun d'entre nous n'a cherché à interrompre avec des questions les témoins pendant qu'ils présentent leur mémoire; votre interruption me semble irrecevable.

Le président: Lorsqu'un témoin ou un membre du Comité ne fait que se répéter, le président se doit d'attirer son attention sur ce fait. C'est justement ce qu'a fait notre témoin, et il s'est clairement fait comprendre. J'aimerais maintenant laisser les membres du Comité l'interroger.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. C'est aux témoins et à eux seuls de choisir comment ils vont utiliser leur temps de parole, et c'est leur privilège de décider ce qu'ils vont dire. Aucun d'entre nous n'a interrompu les témoins par des questions, au beau milieu de leur mémoire.

Le président: Mais le président ne peut laisser les témoins continuer indéfiniment leur diatribe, alors qu'il y en a plusieurs autres qui attendent leur tour. Si vous êtes vous-même prêt à ne pas interroger les témoins, je peux évidemment lui demander de poursuivre. Mais il s'est bien fait comprendre. Et j'aimerais savoir s'il a . . . Avez-vous des recommandations à nous présenter, ou préférez-vous que l'on maintienne le statu quo?

M. Benjamin: Mais laissez-le finir.

Le président: Monsieur Benjamin, je n'ai pas entendu de recommandations jusqu'à maintenant.

M. Byrnes: Monsieur le président, il nous a coûté très cher de venir jusqu'ici, et vous avez fort bien réussi à occuper une bonne partie de mon temps de parole.

Je ferai remarquer—comme le confirmera peut-être notre député, M. Tobin—que nous ne sommes pas ici pour vous critiquer en tant que représentant d'un gouvernement conservateur. M. Tobin pourra confirmer que, lorsque Lloyd Axworthy a commencé à déréglementer l'industrie du transport aérien il y a maintenant deux ans, notre Commission l'avait attaqué de façon très virulente, lui et son gouvernement. Mais il semble que je vous aie froissé: je peux néanmoins vous assurer que si le gouvernement actuel était Libéral, je ferais exactement la même chose.

Le président: Vous ne m'avez pas froissé; j'essaie tout simplement de vous aider. Il me semble qu'il serait plus profitable d'obtenir des renseignements en vous interrogeant,

[Texte]

than by reading a monologue and repeating a lot of points. That was my only comment.

Mr. Byrnes: Fine, thank you very much.

The Chairman: But you are entitled to continue and then there will be a very short question period. And I would like it to be known that the committee is paying your expenses, so let us not throw that red herring out in front of the committee.

Mr. Tobin: It costs the taxpayers.

The Chairman: It is a cost to the taxpayers, yes.

Mr. Byrnes: I can assure you, I am one of those taxpayers as well.

The Stephenville Transportation Commission then is very concerned by the direction that is being proposed or being taken here and we think that the government would do well to look at other areas rather than looking at the transportation industry and opening it up to complete deregulation. All right! That is the point we are trying to make. I think that if you were to look at government waste, mismanagement in other areas besides transportation, perhaps the Canadian people in general might be better served.

I can assure you, sir, as a member of a municipal government who was just recently elected, we are forced and bound by the provincial government to balance our budget each year. I would wish you and your government, perhaps, a bit of advice and perhaps a bit of direction in that if you might follow the recommendations of the Auditor General on a year to year basis—and any national government for that matter, irrespective of what political party it happens to be from—perhaps in general the Canadian taxpayers would be better served.

We do not tend to agree, as you have already indicated . . . You tend to find that I am being repetitive. So, in summation, the proposals in the document, as we see it, are typical. They do not tend to look at remote areas of the country. Newfoundland in particular is going to suffer, and I think as we have indicated and the group from Port aux Basques previously, we are very concerned about what is going on here and we feel we will definitely suffer as a result of these proposals if they are introduced.

The Chairman: Thank you, Mr. Byrnes. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, as one who has been on the scathing end of Mr. Byrnes' tongue on occasion, I can assure you that, as a committee, they are judicious in making their criticisms when they feel they are warranted.

• 1410

Mr. Chairman, I want to ask Mr. Byrnes about the effect of deregulation on the airline industry. In large measure, deregulation has been with us for a number of years in the airline industry. There have been a number of people who have come before this committee and have tried to make the case—or at least have made the case in their own minds—that the people who live in rural or northern areas who are concerned about the impact of deregulation on the airline industry ought

[Traduction]

plutôt qu'en vous écoutant lire votre monologue et vous répéter. C'est tout ce que j'avais à dire.

M. Byrnes: Bien, je vous en remercie.

Le président: Mais vous avez le droit de poursuivre, après quoi nous pourrions vous interroger brièvement. Mais j'aimerais d'abord préciser que c'est le Comité qui vous défraie de toutes vos dépenses, et je vous prie de ne pas jeter de la poudre aux yeux de tous.

M. Tobin: C'est le contribuable qui paie.

Le président: Oui, c'est le contribuable.

M. Byrnes: Je vous assure que je suis moi-même contribuable.

La Commission de transport de Stephenville s'inquiète de l'orientation proposée et adoptée en partie, et nous pensons que le gouvernement devrait se tourner vers d'autres secteurs, plutôt que de déréglementer complètement l'industrie du transport. Très bien! Voilà ce que j'essayais de dire. Il me semble que, si vous vous tourniez du côté de certaines autres erreurs de gestion et certains autres gaspillages de la part du gouvernement, mis à part le transport, les Canadiens s'en porteraient sans doute mieux.

En tant que membre récemment élu d'une administration municipale, je vous assure que le gouvernement provincial nous oblige à équilibrer chaque année notre budget. J'aimerais vous recommander, à vous et à votre gouvernement, de suivre d'un peu plus près les recommandations annuelles du Vérificateur général—c'est ce que je recommanderais à n'importe quel gouvernement national, quelle que soit sa couleur politique—ce qui profiterait sans doute mieux aux contribuables canadiens.

Comme vous l'avez si bien compris, nous ne souscrivons pas . . . Pardon, je me répète encore. Bref, les propositions du document nous semblent typiques, car elles ne se préoccupent aucunement des régions éloignées du pays. Terre-Neuve, en particulier, en souffrira. Comme les représentants de Port-aux-Basques et nous-mêmes l'avons déjà fait valoir, ce qui se passe à Ottawa nous inquiète, et nous sommes convaincus que nous en souffrirons si ces propositions sont adoptées.

Le président: Merci, monsieur Byrnes. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, comme j'ai déjà parfois fait l'objet de critiques cinglantes de la part de M. Byrnes, je puis vous assurer que le témoin n'émet des critiques que lorsqu'il les juge justifiées.

Monsieur le président, je voudrais interroger M. Byrnes sur les conséquences de la réglementation pour l'industrie aérienne. Dans une grande mesure, les compagnies aériennes côtoient la déréglementation depuis déjà plusieurs années. Plusieurs des témoins qui ont comparu devant notre Comité ont tenté de nous faire croire—ou du moins le croient-ils personnellement—que les habitants des régions rurales ou septentrionales n'ont pas à s'inquiéter des répercussions de la

[Text]

not to be concerned. Mr. Suluk made the point this morning, I thought, very well. You ought not to be concerned, because you know you are going to get more service; you are going to get new carriers applying to fly, you are going to have more frequency, etc. Now that has been the theory.

I think in western Newfoundland you probably had some experience with the practice versus the theory. Can you explain briefly for the committee members the operation of airports—we are going to hear from Deer Lake later on—at Stephenville and Deer Lake in western Newfoundland historically over the last, let us say, recent history, half a dozen years, versus what is now occurring in recent months in both those airports? Here is a practical example of what deregulation has done for two airport communities. You make mention of it in your brief, the jet service, etc.

Mr. Byrnes: Again, just going back to what I said previously, two years ago we presented a brief to the CTC hearings on deregulation. In that brief we presented, we told them what was going to happen. I must say, as Mr. Tobin indicated, it was a scathing attack on CTC, which ruffled the feathers of their chairman as well.

Since that time, we have had an increase of service for a certain period of time. Now what we are realizing is that Eastern Provincial is withdrawing its service from Deer Lake completely, as they have indicated. We have been advised that there will be two regional carriers now using that service. One of those operates a 1955 or 1956-vintage model Saunders ST-27 plane, I believe. Anybody who is over four feet tall has a difficult job getting into that plane.

We have also been advised by Eastern Provincial Airways that they will be cutting back service to Stephenville as well, their jet service, and what we will be getting is a DASH-8 commuter service. I think Mr. Burnham might be able to advise you a little bit more of what that means in terms of an aircraft flying in our weather conditions in Newfoundland.

In general, what has happened in Newfoundland is we have definitely received a downgrading of air service. I can assure you what is going to happen in the future; I can predict right now that what is going to happen with the two competing airlines that now will be taking over with these DASH-8 aircraft is one will definitely force the other one out of business within a year to two years. You will have one commuter airline service operating in Newfoundland, and I guarantee that the price he charges will be much in excess of what we have experienced in Newfoundland over the past few years.

Mr. Tobin: You said that your colleague could comment on the difference between the current level of service—and what we have had historically is 737 service, basically—versus what seems to be coming forward as the new mode of service, given weather conditions, geography, etc. Would you care to do that?

[Translation]

déréglementation sur l'industrie du transport aérien. M. Suluk s'est d'ailleurs très bien fait comprendre à cet égard, ce matin. Vous n'avez pas à vous inquiéter, parce qu'en théorie, le service devrait augmenter, de nouveaux transporteurs devraient présenter des demandes d'accréditation et la fréquence des vols devrait s'accroître.

J'ai l'impression que l'ouest de Terre-Neuve sait très bien faire la différence entre la pratique et la théorie. Même si nous allons recevoir plus tard des représentants de Deer Lake, pourriez-vous expliquer brièvement au Comité comment fonctionnent les aéroports de Stephenville et de Deer Lake, dans l'ouest de Terre-Neuve, depuis une dizaine d'années, par exemple, et comparer cette situation à ce qui se passe depuis quelques mois dans ces deux mêmes aéroports? Vous nous donneriez ainsi un exemple concret des répercussions qu'a eu la déréglementation dans deux agglomérations desservies par des aéroports. Vous en parlez dans votre mémoire, ainsi que du service par avion à réaction, etc.

M. Byrnes: Je répète qu'il y a deux ans, nous avons présenté à la CCT un mémoire sur la déréglementation exposant ce qui se produirait d'après nous. Comme l'a laissé entendre M. Tobin, il s'agissait en effet d'une attaque acerbe contre la CCT qui a froissé jusqu'à son président.

Par la suite, le service s'est accru pendant un certain temps. Or, nous nous rendons maintenant compte que *Eastern Provincial* est en train de supprimer complètement son service de Deer Lake, comme elle l'avait laissé entendre. On nous a fait comprendre que deux transporteurs régionaux reprendraient désormais ce service. L'un d'entre eux exploite des avions de modèle Saunders ST-27 remontant à 1955 ou 1956, à ce que je sache, et n'importe qui mesurant plus de quatre pieds a de la difficulté à monter à bord.

La *Eastern Provincial Airways* nous a par ailleurs fait savoir qu'elle diminuerait son service de Stephenville par la même occasion et que le service par avion à réaction serait remplacé par un service de navette par DASH-8. M. Burnham pourra sans doute vous expliquer un peu mieux que moi comment réagissent ces avions dans les conditions climatiques incertaines que nous connaissons à Terre-Neuve.

En général, Terre-Neuve a vu son service aérien se détériorer petit à petit. Je sais très bien ce que l'avenir nous réserve; je peux prédire dès maintenant que l'une des deux compagnies aériennes concurrentes qui prendra la relève avec des avions de type DASH-8 forcera l'autre à fermer ses portes d'ici un à deux ans. Nous nous retrouverons donc avec un service unique de navette pour l'ensemble de Terre-Neuve, dont les prix dépasseront de beaucoup ceux que nous avons connus depuis quelques années à Terre-Neuve, je peux vous le garantir.

M. Tobin: Vous avez dit que votre collègue pourrait expliquer la différence qui existe entre le niveau actuel de service—jusqu'à maintenant les avions étaient de type 737 en général—et ce qui semble poindre à l'horizon comme nouveau mode de service; voudriez-vous nous en parler en fonction des conditions climatiques et géographiques, notamment?

[Texte]

Mr. John Burnham (Member, The Stephenville Transportation Commission): If I could go back a little further than just a couple of years, back to 10 and 12 years ago, we had a three-flight frequency service by Air Canada and no other carrier into Stephenville, which gave us adequate transportation throughout the province and direct service to mainland centres.

Now with the regulations that were put in place at that time, with the increasing size of provincial carriers, Eastern Provincial moved into Stephenville and gave us interprovincial and connections to Halifax and mainland. We still have one Air Canada flight per day, which I believe will remain. But Eastern Provincial has said already that they are pulling out of Stephenville. This is going to leave us with a commuter service that is going to reduce the amount of traffic; people are more apt to be getting in their cars and driving to St. John's than going by air, because they do not like going in small aircraft to start with. Our service to mainland centres, other than through Air Canada, will more than likely be through St. John's. This is going to mean an extra day's travel for every passenger out of western Newfoundland.

Right now, Eastern Provincial is providing a service that can put anybody from western Newfoundland . . . If they climb on the airplane at 7 in the morning, they can be in Edmonton by 7 that evening. Now that, as of next year, will be gone. We will have an extra day's travel, first of all, to mainland centres.

Again, 10, 12 years ago we had three freighter flights per week into Stephenville by Air Canada.

• 1415

When EPA took over the routes through the Atlantic provinces into Stephenville, they did not provide any freight service. Air Canada brings one freighter in per week now. It is not a scheduled daily thing. It comes in whenever the loads permit.

Mr. Byrnes: We should also point out here as well that a lot of fresh fish has been flown into Stephenville over the past couple of years. We have a fish plant operating in Stephenville right now which at times can employ up to 100 people.

If things go as we predict, Air Canada freight service may not be providing the subsidized rates that they have in the past. What we can, of course, expect is businesses like this fish plant, which are relying on supplying the Florida market, the markets into Los Angeles, will no longer be allowed to compete, because they will be flying at user-pay rates; and of course, to an area like western Newfoundland, where unemployment sometimes goes up to around 35% or 40%, it is going to throw a lot more people out of work.

Mr. Tobin: I think it is important to hear from an area where they have already had the experience of deregulation. There have been, as I said earlier, a fair number of witnesses telling us about the wonderful evolution of 748 Hawker

[Traduction]

M. John Burnham (membre de la Commission de transport de Stephenville): Il y a maintenant 10 à 12 ans, Stephenville était desservie par trois vols hebdomadaires d'Air Canada, sans la présence d'aucun autre transporteur, ce qui nous permettait de nous déplacer adéquatement à travers la province et d'avoir un service direct vers les centres du continent.

Puis, avec l'avènement de nouveaux règlements et avec des transporteurs provinciaux de dimensions toujours plus grandes, *Eastern Provincial* a fini par s'installer à Stephenville pour nous offrir des correspondances interprovinciales vers Halifax et le continent. Il nous reste maintenant un vol d'Air Canada par jour, qui, je pense, sera maintenue. Mais *Eastern Provincial* nous a déjà avertis qu'elle comptait se retirer de Stephenville. Nous nous retrouverons donc avec un service de navette qui réduira le trafic aérien; je suppose que les gens finiront par s'habituer à prendre leur voiture pour se rendre à St. John's plutôt que l'avion, parce qu'ils n'aiment pas voyager dans des petits avions. Si nous ne prenons pas un vol d'Air Canada, il nous faudra sans doute passer par St. John's, si nous voulons nous rendre sur le continent. Autrement dit, il faudra une journée de plus de voyage pour pouvoir sortir de l'ouest de Terre-Neuve.

Actuellement, la *Eastern Provincial* fournit un service qui permet de sortir de l'ouest de Terre-Neuve . . . En prenant l'avion à 7 heures du matin, les Terre-neuviens peuvent aujourd'hui être à Edmonton à 19 heures. Mais dès l'année prochaine, cela ne sera plus possible. Il nous faudra une journée de plus pour voyager vers le reste du pays.

Je répète qu'il y a 10 à 12 ans, Air Canada desservait Stephenville avec trois vols cargo hebdomadaires.

Lorsque EPA a pris en main les parcours aériens des provinces atlantiques sur Stephenville, elle n'a pas jugé bon de fournir un service de fret aérien. Aujourd'hui, Air Canada envoie un avion cargo par semaine, même si ce n'est pas selon un horaire fixe, et que cela dépend du chargement.

M. Byrnes: Je ferai également remarquer que depuis une année ou deux, de grandes quantités de poisson frais sont envoyées par avion à Stephenville où une usine de traitement de poisson emploie jusqu'à 100 personnes, selon la saison.

Si la réalité suit nos prédictions, le service de fret d'Air Canada n'offrira plus les tarifs subventionnés qu'elle offre jusqu'à maintenant. Par conséquent, les entreprises comme l'usine de poisson qui approvisionnent les marchés de Floride et de Los Angeles ne pourront plus concurrencer les autres entreprises, étant donné qu'elles ne pourront envoyer leurs cargaisons qu'à des tarifs variant selon l'utilisation. Pour une région comme l'Ouest de Terre-Neuve où le chômage monte parfois jusqu'à 35 où à 40 p. 100, cela représente une perte d'emplois pour bien des gens.

M. Tobin: Il est important de savoir ce que pensent les régions qui connaissent déjà la déréglementation. J'ai déjà dit que plusieurs témoins nous avaient parlé extrêmement favorablement de l'utilisation des Hawker-Siddeley 748 et des

[Text]

Siddeleys, DASH-8s, and all the rest. It is nice to hear from somebody who has had the benefit of that experience and to find out that it is not so wonderful.

The Chairman: Mr. Tobin, I am glad you brought that out, because that is very real and direct to our *Freedom to Move* study.

Mr. Angus: Gentlemen, from listening to you, I think what you are really talking about when you say 'freedom to move' is freedom to move to Toronto. That is what you are being offered with this package. Is that correct?

Mr. Byrnes: Again, our concern is a regional concern. You talk about user-pay and so on. All we have seen from these deregulated environments is that people in central Canada benefit, people in the outlying regions of the country suffer. If what you are trying to do is force the rest of this country, besides Ontario and Quebec, to look perhaps closer at free trade with the United States, and perhaps even joining the United States, it seems to me these sorts of policies are in line with the old historical north-south trade links and so on between Canada and the United States, and people in the Atlantic region are going to be more or less forced into second-guessing whether or not we, especially in Atlantic Canada, are second-class citizens of this country.

Mr. Angus: I want to go back to the question of air services. Your comment about a particular plane that you have indicated is available and that you have to be four feet or less to use reminds me of comments made to us in Vancouver by representatives from one of the airline unions that the DASH-7, for instance, is not a plane you can take a wheelchair on or that somebody who is confined to a wheelchair can use. Motorized wheelchairs will not fit in the baggage compartment; stretchers, in case of medical evacuation from a smaller community to a major medical centre, will not fit through the doorway. Out in B.C., at least, the rules are that you can only take a stretcher case if they can walk into the airplane.

Given that reality of the smaller equipment that will ultimately replace the jet services to a lot of the smaller communities not just of Atlantic Canada but of northern Canada and the northern parts of various provinces, what is going to be the impact on the provincial authority in the provision of alternative medical removal services for these smaller communities?

Mr. Byrnes: From what we have experienced in the past, the provincial government does not have the funding for the public and will leave this, tending to blame it on the federal government for allowing us to operate in this deregulated environment. But you brought up an excellent point. I tend to try to forget what happened at Stephenville when we did have 748 services offered by Eastern Provincial. Being the Chairman of the Transportation Commission... we received no less than 10 to 15 phone calls per day complaining about exactly this.

Where we have basic general hospital facilities only in one region of the province, that being in St. John's, a lot of people

[Translation]

DASH-8, notamment. Mais il est bon d'entendre, de la bouche même de quelqu'un qui fait les frais de la déréglementation, que ce n'est pas aussi rose qu'on veut bien le prétendre.

Le président: Monsieur Tobin, merci d'avoir soulevé cette question qui relève directement du document *Aller sans entraves*.

M. Angus: Messieurs, à vous entendre, il semble qu'*Aller sans entraves* doit nous permettre à tous d'aller sans entraves jusqu'à Toronto. Après tout, c'est ce que le gouvernement vous offre, n'est-ce pas?

M. Byrnes: Notre perspective est, je le répète, tout à fait régionale. Vous, vous parlez de la vérité des prix, notamment. Nous, nous n'avons pu que constater que la déréglementation profite aux habitants du centre du Canada mais lèse les habitants des régions éloignées du pays. Si ce que vous cherchez à faire, c'est d'obliger le reste du Canada, mis à part l'Ontario et le Québec, à s'interroger plus sérieusement au sujet du libre échange avec les États-Unis et peut-être même à s'interroger sur une union éventuelle avec les États-Unis, il me semble que ces politiques sont tout à fait conformes aux anciens liens commerciaux et historiques entre le Nord et le Sud, c'est-à-dire entre le Canada et les États-Unis; il restera donc aux habitants de l'Atlantique à se demander s'ils ne sont pas véritablement les citoyens de seconde zone du Canada.

M. Angus: Je voudrais revenir aux services de transport aérien. Ce que vous avez dit au sujet de la nécessité de ne pas mesurer plus de quatre pieds pour pouvoir monter à bord d'un des avions qu'on vous offre me rappelle une observation entendue à Vancouver et émise par les représentants de l'un des syndicats aériens, observation selon laquelle il est impossible de monter en chaise roulante à bord d'un DASH-7, par exemple. Les chaises roulantes à moteur n'entrent pas dans le compartiment à bagages, et les civières—s'il faut évacuer quelqu'un d'une petite agglomération vers un grand centre médical—ne passe pas dans l'encadrement de la porte. En Colombie-Britannique, par exemple, on ne vous permet de monter dans un avion avec une civière que si vous pouvez monter à bord en marchant!

Étant donné que les plus petits avions finiront par remplacer les avions à réaction desservant bon nombre de petites agglomérations de l'Atlantique et des parties septentrionales de la plupart des provinces, les autorités provinciales ont-elles l'intention d'offrir des services de rechange permettant d'aller chercher des malades dans ces petites agglomérations?

M. Byrnes: Pour en avoir déjà fait l'expérience par le passé, je sais que le gouvernement provincial n'a pas suffisamment de fonds et préférera donc ne rien faire, tout en blâmant le gouvernement fédéral de la déréglementation. Mais vous avez raison de vous interroger à ce sujet. Étant le président de la Commission des transports, j'essaie d'oublier l'époque où la *Eastern Provincial* envoyait ses 748 à Stephenville. Nous recevions au moins 10 à 15 appels par jour de gens se plaignant justement de situations comme celle que vous avez évoquée.

Comme le seul grand centre de soins hospitaliers dans la province se trouve à Saint-Jean, cela oblige beaucoup de

[Texte]

are forced to fly to St. John's to obtain adequate medical facilities. As a result of this, a lot of people who are afraid, especially older people, to fly in these small turbo-prop aircraft end up driving. I am not sure if any of you are very familiar with the roads in Newfoundland, but I am sure you are all familiar with driving on roads in central Canada. But winters in Newfoundland, and especially on our highways, are desperate. People are afraid, sometimes, to drive 90 miles from Deer Lake to Stephenville to catch a flight, because of the harsh winter conditions that we experience. And I can assure you that, as things progressively get worse under this deregulated air environment, the provincial government—while, perhaps not having the funds to avail of—will definitely just pass this off to local regional carriers.

• 1420

Mr. Angus: Ultimately, in terms of the public purse, whether it is through transfer payments or from the federal level, down to your province, as one of the have-not provinces, or through increased provincial levies, the tax-payer is going to have bear the burden, whatever happens.

• 1425

Mr. Byrnes: That is most assuredly so.

I do not want to get into party politics again. I just noticed the Premier of our province just renovated his offices at a cost of \$350,000—\$400,000. I notice that in the district next to ours, where the Minister of Transportation happens to be the member, they have all their driveways paved and so on. When you live in a district which is in opposition we are hard-pressed to get our roads ploughed in the wintertime.

Party politics aside, gentlemen, if you can sit there and believe that regions which are outlying in this country are not going to suffer as a result of a deregulated environment, you had better go back to school and learn the way life is in reality. We have been suffering in Stephenville, and Deer Lake for sure, over the last couple of years under this deregulated air industry. If you guys go around deregulating all other modes of transportation, the repercussions are going to be very serious, especially for Newfoundland.

Mr. Angus: I appreciate your comments. One of the things I have found being a member of this committee and hearing from people from different parts of the country... I come from Northwestern Ontario. We have always had a great difficulty with Toronto and the Golden Horse Shoe and felt ourselves to be very isolated, but it seems there are a lot of us who are isolated out there in this great country of ours.

Thank you for your presentation.

The Chairman: This is just what we are trying to do, Mr. Byrnes, to get any input from different parts of the country. This is what the exercise is all about. That is why we are glad you are here. No feathers have been ruffled. If you have ever

[Traduction]

Terre-Neuviens à prendre l'avion pour s'y rendre afin de suivre les traitements médicaux appropriés. Or, tous ceux qui craignent de monter à bord de ces petits avions à turbopropulseurs, surtout les personnes âgées, finissent par prendre leur voiture. Vous ne connaissez peut-être pas les routes de Terre-Neuve, mais vous avez sans doute déjà conduit dans le centre du Canada. Nos hivers à Terre-Neuve sont très mauvais, et cela se remarque particulièrement sur nos grands-roues. En effet, les gens craignent de conduire de Deer Lake à Stephenville—90 milles à peine—pour aller prendre un avion, tout simplement à cause du piètre état de la route en hiver. Je vous assure qu'au fur et à mesure que cela empirera avec la déréglementation, le gouvernement provincial—faute de fonds—renverra la balle aux transporteurs locaux et régionaux.

M. Angus: Dans la perspective du trésor public, j'imagine que c'est le contribuable qui, en fin de compte, en assumera les coûts, que ce soit par l'intermédiaire des paiements de transfert que verse le gouvernement fédéral à votre province, qui est l'une des plus défavorisées, ou que ce soit par une hausse des taxes provinciales.

M. Byrnes: Cela est certainement vrai.

Je ne vais pas me relancer dans la politique partisane. J'ai tout simplement remarqué que le premier ministre de notre province vient de consacrer 350,000\$ à 400,000\$ à la rénovation de ses bureaux. Je remarque que dans la circonscription voisine de la nôtre, dont le ministre des Transports est le député, toutes les allées sont pavées et ainsi de suite. Lorsqu'on vit dans une circonscription dont le député est dans l'Opposition, on a de la difficulté à faire déneiger ses routes en hiver.

Mise à part la politique partisane, messieurs, si vous êtes sereinement convaincus que les régions isolées du pays ne souffriront pas de la déréglementation, vous feriez mieux de retourner à l'école et d'apprendre ce qu'est la vraie vie. Nous avons souffert à Stephenville, et de toute évidence à Deer Lake, au cours des deux ou trois dernières années, du fait de la déréglementation de l'industrie aérienne. Si vous déréglementez tous les autres modes de transport, les retombées seront très graves, surtout à Terre-Neuve.

M. Angus: Je vous sais gré de vos observations. Une des choses que j'ai apprises en siégeant à ce Comité et en entendant les avis des gens de différents coins du pays... Je viens du Nord-Ouest de l'Ontario. Nous avons toujours eu beaucoup de difficulté avec Toronto et le Croissant d'or et nous nous sentions très isolés, mais il semble que nous sommes nombreux à être isolés dans ce grand pays qu'est le nôtre.

Merci de votre exposé.

Le président: Voilà justement ce que nous tentons de faire, monsieur Byrnes: obtenir les avis des Canadiens de différentes régions. C'est le but de l'exercice. C'est pourquoi nous sommes heureux que vous soyez là. Vous n'avez froissé personne. Si vous aviez déjà vu M. Tobin et moi discuter dans ce

[Text]

seen Mr. Tobin and I go at it in the committee . . . some have said that is a feather ruffling operation. This was mild.

Mr. Crosby: In terms of your reference to ruffling feathers you would be hard put, I suspect, to ruffle too many feathers in the House of Commons and certainly not in a Parliamentary committee. I would not give myself that much credit.

If you want to get into the game of ruffling feathers, let me try ruffling your feathers a bit. You say in your brief:

. . . Canada has been able to achieve a very successful and safe transportation network, one that is the envy of most other countries in the world including the United States.

You then say that people are afraid to fly in a turbocraft aircraft in Newfoundland. That is the very service you have in Newfoundland with those seven Hawker Siddeleys.

Mr. Byrnes: No, we do not have Hawker Siddeleys any more. We complained so much about that and the level of service being provided that they took them out.

Mr. Crosby: What did they substitute?

Mr. Byrnes: We have 737 jetliner service back again.

Mr. Crosby: Do you want that 737 service to stay in place, subsidized?

Mr. Burnham: Yes.

Mr. Byrnes: We are not asking for 10 or 15 flights a day. We would be happy to have—at least out of Stephenville and Deer Lake—round trip service to St. John's and Halifax on a day-to-day basis, seven days a week.

Mr. Crosby: Which is the transportation facility we have in service in Canada—the 737 subsidized by cross-subsidization, presumably with other routes, or the Hawker Siddeley service that you had before?

Mr. Byrnes: Right now we are operating with 737 jetliner service. Eastern Provincial Airways attempted to institute 748 service into western Newfoundland in particular. It failed because the consumer was just not willing to accept that level of service. It was a downgrading of service. We were used to a jet service, and to go a step backwards in 1984 or 1985 . . . the people of western Newfoundland were not prepared to accept it.

When you are talking about safety as well, I am referring to the fact that a lot of people were afraid to fly in this type of aircraft. I am not saying those aircraft were unworthy. I am sure Transport Canada regulations were in effect, and they were proven to be airworthy. What I am talking about here is a lot of people, senior citizens and so on, who were afraid to fly anyway. A jet aircraft versus a 748 . . . I am not sure if you have ever flown on a 748 . . .

Mr. Crosby: We are not here to just talk about Stephenville, Newfoundland. The Hawker Siddeley is flying all over the Maritimes.

[Translation]

Comité . . . Par comparaison à cela, ce qui vient de se produire n'est qu'une discussion amicale.

M. Crosby: Pour ce qui est d'irriter les gens, je soupçonne que vous auriez beaucoup de difficulté à froisser qui que ce soit à la Chambre des communes et vous n'y arriverez certainement pas dans un comité parlementaire. Je ne me flatterais pas de pouvoir le faire.

Si vous voulez jouer à ce petit jeu, je peux m'amuser moi aussi. Vous dites dans votre mémoire:

. . . le Canada a su établir un réseau de transport très efficace et sûr, qui fait l'envie de la plupart des autres pays du monde, y compris les États-Unis.

Vous dites ensuite que les gens ont peur de prendre un avion à turbopropulseur à Terre-Neuve. Mais c'est justement le service que vous avez à Terre-Neuve avec les sept Hawker Siddeley.

M. Byrnes: Non, nous n'avons plus de Hawker Siddeley. Nous nous sommes tellement plaints de ces avions et du niveau de service qu'ils les ont retirés.

M. Crosby: Qu'est-ce qui les remplace?

M. Byrnes: On nous a redonné des avions à réaction 737.

M. Crosby: Voulez-vous que ce service de 737 demeure, qu'il soit subventionné?

M. Burnham: Oui.

M. Byrnes: Nous ne demandons pas 10 ou 15 vols par jour. Nous serions heureux d'avoir—du moins à Stephenville et à Deer Lake—un service aller-retour le même jour, sept jours par semaine, vers Saint-Jean et Halifax.

M. Crosby: Quel est le service de transport utilisé présentement au Canada—les 737 subventionnés par interfinancement, je suppose avec d'autres routes, ou le service des Hawker Siddeley que vous aviez auparavant?

M. Byrnes: À l'heure actuelle, nous avons le service par avions à réaction 737. *Eastern Provincial Airways* a tenté d'établir un service de 748, dans l'ouest de Terre-Neuve en particulier. Ce fut un échec, parce que le consommateur n'était tout simplement pas prêt à accepter ce niveau de service. Cela constituait une dégradation du service. Nous étions habitués aux avions à réaction, et de régresser en 1984 ou en 1985 . . . Les gens de l'Ouest de Terre-Neuve n'étaient pas prêts à accepter cela.

Pour ce qui est de la sécurité, je veux parler du fait que nombreuses personnes avaient peur de ce type d'avion. Je ne dis pas que ces avions étaient dangereux. Je suis certain que les règlements de Transports Canada étaient en vigueur, et que les avions étaient en bon état de vol. Je parle ici de nombreuses personnes, de personnes âgées et d'autres groupes, qui, de toute façon, avaient peur de l'avion. Un avion à réaction comparativement à un 748 . . . Je ne sais pas si vous avez déjà pris un 748 . . .

M. Crosby: Nous ne sommes pas ici pour parler uniquement de Stephenville (Terre-Neuve). Le Hawker Siddeley fait toutes les Maritimes.

[Texte]

Mr. Byrnes: Yes.**Mr. Crosby:** I take it that you object to that.**Mr. Byrnes:** Yes, we did object to that.

An hon. member: Now I notice that we are getting the DASH-8 which is a much more suitable aircraft. I am still not saying whether or not it is going to be generally suitable to a lot of people in this country—especially the ones from Newfoundland.

Mr. Crosby: I am sorry. The feather I am trying to ruffle is your claim that we have a safe network of transportation in Canada at present. You are saying the Hawker Siddeley is not satisfactory to Newfoundland. What about the rest of us in Atlantic Canada who have to use the Hawker Siddeley to get where we want to go?

• 1430

Mr. Burnham: I think you missed the point there.

Mr. Crosby: Somebody is missing the point because there is a whole bunch of them at the Halifax International Airport.

Mr. Burnham: No, we were not satisfied with the level of the service that changed from a jet service to a turbo-prop because we were used to this . . .

Mr. Crosby: But what about the rest of Atlantic Canada that have to live with that service?

An hon. member: They should not be satisfied with it either.

The Chairman: He is certainly not satisfied with the change in the service they have got—that is part of a clear message that has come forward—because of the infrequency of the service, along with the fact of the change in plane. Is that not the point?

Mr. Burnham: That is basically the factor, but the point I am trying to make there is that we in Stephenville are lucky that we enjoy jet service. Not all areas in Canada can enjoy that. We have 748s running through the Maritimes. But I am saying that the airline industry through our section of the province is very important to us. It is much more important than going from Fredericton to Saint John. You can get in your car in Fredericton and you can drive to Saint John in a matter of an hour and a half. You cannot get in your car and drive to North Sydney in an hour and a half from Stephenville because you have to wait for a ferry and you have to take an overnight and things like this. The jet service is very, very important to us.

The Chairman: Mr. Clifford.

Mr. Clifford: I will not prolong this, Mr. Byrnes. What I am trying to find out here is whether you are so distinctly different in Newfoundland that you have to have specific kinds of aircraft. You are telling all of us that you have to have this jet aircraft. I want to put it to you that there are many, many hundreds of communities just as isolated in Canada as Newfoundland is.

Are we saying for the record that every one of those communities—and I can literally give you hundreds of them—

[Traduction]

M. Byrnes: Oui.**M. Crosby:** Si je comprends bien, vous êtes contre.**M. Byrnes:** Oui, nous étions contre.

Une voix: Je vois que nous aurons le DASH-8, ce qui est beaucoup mieux. Je ne sais pas si cela conviendra de façon générale à beaucoup de Canadiens, surtout à ceux de Terre-Neuve.

M. Crosby: Excusez-moi. Si je vous conteste, c'est que vous affirmez que nous avons un réseau de transport sûr à l'heure actuelle au Canada. Vous dites que le Hawker Siddeley ne convient pas à Terre-Neuve. Que dire de tous les autres habitants des provinces de l'Atlantique qui doivent prendre des Hawker Siddeley pour voyager?

M. Burnham: Je crois que vous n'avez pas compris.

M. Crosby: Il y en a d'autres qui ne comprennent pas, car il y en a tout un tas à l'aéroport international d'Halifax.

M. Burnham: Non, nous n'étions pas satisfaits du niveau de service, du changement d'un service à réaction à un service par avions à turbopropulseur parce que nous étions habitués à . . .

M. Crosby: Mais que dites-vous des autres provinces de l'Atlantique qui doivent s'accommoder de ce service?

Une voix: Elles ne devraient pas non plus en être satisfaites.

Le président: Il n'est certainement pas satisfait du changement de service qu'ils ont—c'est là un point qui est ressorti clairement—en raison de la rareté des vols, ainsi que de l'obligation de changer d'avion. C'est bien ce que vous voulez dire?

M. Burnham: C'est essentiellement ce que je veux dire. Mais ce que j'essaie de faire ressortir, c'est que nous, à Stephenville, sommes chanceux d'avoir des avions à réaction. Ce ne sont pas toutes les régions du Canada qui en ont. Nous avons des 748 qui desservent les Maritimes. Mais le service aérien dans notre coin de la province est très important pour nous. Il est beaucoup plus important que le service de Fredericton à Saint-Jean. Le trajet en voiture de Fredericton à Saint-Jean se fait en une heure et demie. Vous ne pouvez pas vous rendre en voiture de North Sydney à Stephenville en une heure et demie parce que vous devez attendre le traversier, prendre le service de nuit et ainsi de suite. Le service d'avions à réaction est très très important pour nous.

Le président: Monsieur Clifford.

M. Clifford: Je ne m'attarderai pas là-dessus, monsieur Byrnes. Je voudrais savoir si vous êtes tellement différents à Terre-Neuve que vous deviez avoir des types d'avions particuliers. Vous nous dites à tous qu'il vous faut des avions à réaction. Je vous ferai remarquer qu'il y a plusieurs centaines de collectivités canadiennes qui sont tout aussi isolées que Terre-Neuve.

Est-ce que nous disons, pour mémoire, que chacune de ces collectivités—et je pourrais vous en nommer des centaines—

[Text]

many of which have come to us, all have to have jet service? Or, indeed, is this a question for the people of Canada that we have risen so high in our standard of living now that we cannot go back to Canadian technology, which is the DASH-8?

Mr. Byrnes: I do not think, for example, that in the case of Stephenville the DASH-8 is a suitable aircraft for handling freight. The Harmon Corporation, which will be presenting a brief tomorrow, has worked very hard over the last number of years to promote even the shipment of freight from Newfoundland to Los Angeles and Florida via Montreal. So we are looking as well at a general overall level of service.

We can accept the DASH-8 aircraft, for example, for flights within Newfoundland, from Deer Lake to Stephenville and so on, but when you start flying from Stephenville to Montreal then I would assume, from the last number of years I have been involved in this, most people are not willing to accept that type of an aircraft. It is all right for short hops, but if you look at the geography of Newfoundland there are very few short hops. It is mostly long distance travelling.

The Chairman: Do you have another question, Mr. Belsher?

Mr. Belsher: Just a comment possibly, Mr. Chairman.

Mr. Byrnes, that is the thing we are trying to come to in our tour of the country: in the new national act—and there will be a new National Transportation Act—how we protect the remote areas. That is why we are here today.

I think I heard you say that there are certain minimum levels of service that you require from your area in Newfoundland and it does not have to be jet. Or are you saying that it is a minimum level but it must be jet?

Mr. Byrnes: Again, there are minimum levels we, as I have indicated, would need and require: same-day service seven days a week to St. John's and to Halifax, and, in addition to that, we would, I would be prepared to say, in most cases accept what looks like is about to happen, short-hop DASH-8 service.

Mr. Belsher: Thank you—and, Mr. Byrnes, the majority of the committee do not come from central Canada.

Mr. Byrnes: I was going to . . .

Mr. Belsher: I come from southern Saskatchewan and live in the Fraser Valley, an hour out of Vancouver. This is maybe the closest to central Canada—and London, Ontario, which really does not have jet service. It only has turbo-prop, I guess—DASH-7, DASH-8. You sound somewhat different in your presentation than what the mosaic of the country is all about.

• 1435

Mr. Byrnes: I was going to again just mention that all too often we tend to think about Ontario and Quebec as getting

[Translation]

dont plusieurs nous ont fait connaître leurs vues, doivent toutes avoir des avions à réaction? Les Canadiens ont-ils atteint un niveau de vie si élevé qu'ils ne peuvent revenir à la technologie canadienne, au DASH-8?

M. Byrnes: Je ne crois pas que, dans le cas de Stephenville, par exemple, le DASH-8 soit un avion adapté au transport de fret. La Harmon Corporation, qui présentera un mémoire demain, a déployé beaucoup d'efforts ces dernières années pour promouvoir l'expédition de fret de Terre-Neuve à Los Angeles et en Floride via Montréal. Alors nous parlons aussi du niveau général et global de service.

Nous pouvons accepter l'avion DASH-8 pour les vols à l'intérieur de Terre-Neuve, par exemple, de Deer Lake à Stephenville et ainsi de suite, mais lorsqu'il est question de voyager par avion de Stephenville à Montréal, je présume, à la lumière de mon expérience des dernières années dans ce domaine, que la plupart des gens ne sont pas prêts à accepter ce genre d'avion. Il va très bien pour les courts trajets, mais compte tenu de la géographie de Terre-Neuve, les courts trajets sont très peu nombreux. Il s'agit la plupart du temps de longues distances.

Le président: Avez-vous une autre question, monsieur Belsher?

M. Belsher: Une observation peut-être, monsieur le président.

Monsieur Byrnes, c'est là le but de nos déplacements dans le pays: nous voulons savoir comment protéger les régions isolées, dans la nouvelle Loi nationale sur les transports. Voilà pourquoi nous sommes là aujourd'hui.

Je crois que vous avez dit qu'il y a certains niveaux minimums de service dont vous avez besoin pour votre région de Terre-Neuve et qu'il n'est pas nécessaire que ce soit un service par avions à réaction. Ou dites-vous plutôt qu'il y a un niveau minimum, mais qu'il faut que ce soit des avions à réaction?

M. Byrnes: Comme je l'ai déjà mentionné, il y a des niveaux minimums dont nous aurions besoin: un service le même jour, sept jours par semaine, à destination de Saint-Jean (Terre-Neuve) et d'Halifax. De plus, je crois pouvoir dire que, dans la plupart des cas, nous accepterions le service des DASH-8 sur courte distance, qui semble sur le point d'être établi.

M. Belsher: Merci, et je voudrais ajouter, monsieur Byrnes, que la majorité des membres du Comité ne viennent pas du Canada central.

M. Byrnes: J'allais . . .

M. Belsher: Je viens du sud de la Saskatchewan et j'habite dans la vallée du Fraser, à une heure de Vancouver. Je suis peut-être le plus près du Canada central. Il y a aussi London (Ontario), qui n'a pas vraiment d'avions à réaction. Elle n'a que des avions à turbopropulseur, je crois—des DASH-7, DASH-8. Votre exposé ne semble pas refléter la mosaïque du pays.

M. Byrnes: Je voulais une fois de plus mentionner qu'on a trop souvent tendance à croire que l'Ontario et le Québec ont

[Texte]

the bulk of the service. There is, of course, a specific region of Ontario and Quebec which seems to be getting the bulk of the service. But again, conditions in Newfoundland are a lot different from conditions in most of Ontario. All you have to do is drive across the roads in Newfoundland and you will know what I speak of.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I wish we had of had a map of Newfoundland with some mileages on it as to how far we were going.

Mr. Tobin: We should have gone there.

The Chairman: Mr. Tobin, a short, amplyfying supplementary.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I wanted to ask this question so that the committee be clear. When the witnesses are talking about jet services being essential, it is not just to have the comfort of flying a jet versus the 748. There is an industry that has grown up out of southwestern Newfoundland to the Port aux Basque area, the Stephenville area, and that is moving fresh fish product down to Los Angeles, down to the United States. It is something that has not occurred previously in the last few years in western Newfoundland, and something which will be lost as a new industry. We have one company operating 99% of its product out of the Port aux Basque region—King Fisheries—as a result of that jet freight service. That will be lost in a deregulated environment where theoretically you reduce the 748 service. I think that is the point that has to be made.

The Chairman: Thanks for making that point, Mr. Tobin.

Mr. Byrnes and Mr. Burnham, thank you very much for coming. We are here for this exercise to get the views of people like yourselves, especially from the periphery. I thought your brief was very interesting. Thank you very much for appearing.

Mr. Byrnes: Thank you.

Mr. Burnham: Thank you.

The Chairman: The next witness we have, colleagues, is Professor Dana, who has circulated a transportation paper, and I welcome Professor Dana to the table.

Professor, I guess you have seen sort of the format we are following. It has been suggested that you give an overview which would be less than 10 minutes, and then questions and answers. Thank you very much.

Professor Léo Paul Dana (Acadia University): Mr. Chairman, members of the committee, and ladies and gentlemen, I would like to thank you for taking time to listen to me. Usually my students come to me only when there are credits to be obtained for listening. Although I have no exams for college credits, I do have the survey. I administer to 700 people asking their opinions on the transportation industry.

[Traduction]

le gros du service. Bien sûr, une partie de l'Ontario et du Québec semble bénéficier de la plus grande part du service. Mais là encore, les conditions à Terre-Neuve sont loin d'être les mêmes que celles de la plus grande partie de l'Ontario. Il suffit de rouler sur les routes de Terre-Neuve pour comprendre ce dont je parle.

M. Belsher: Monsieur le président, j'aimerais bien qu'on ait une carte de Terre-Neuve indiquant les distances entre divers endroits.

M. Tobin: Nous aurions dû y aller.

Le président: Monsieur Tobin, une brève question supplémentaire, pour préciser les choses.

M. Tobin: Monsieur le président, je voulais poser cette question afin que le Comité soit fixé. Lorsque les témoins affirment que les services d'avions à réaction sont essentiels, ce n'est pas seulement parce qu'ils préfèrent le confort des avions à réaction à celui des 748. Il s'est établi dans le sud-ouest de Terre-Neuve, dans la région de Port-aux-Basques et de Stephenville, une industrie qui a pour mission de transporter du poisson frais jusqu'à Los Angeles, aux États-Unis. C'est quelque chose qui ne s'était jamais vu dans l'ouest de Terre-Neuve. Et cette nouvelle industrie se perdrait. Une entreprise de la région de Port-aux-Basques—King Fisheries—expédie 99 p. 100 de son produit grâce au service de transport de marchandises par avions à réaction. On perdrait cette industrie dans un contexte de déréglementation où l'on réduirait, théoriquement, le service des 748. Je crois que c'est là l'argument qu'il faut faire ressortir.

Le président: Je vous remercie de cette observation, monsieur Tobin.

Monsieur Byrnes et monsieur Burnham, je vous remercie beaucoup d'être venus. Nous sommes ici pour connaître les avis de personnes comme vous, surtout de celles qui viennent de régions périphériques. J'ai trouvé votre mémoire très intéressant. Merci beaucoup d'avoir comparu devant le Comité.

M. Byrnes: Merci.

M. Burnham: Merci.

Le président: Notre prochain témoin est le professeur Dana, qui a fait circuler un document sur le transport. Je voudrais lui souhaiter la bienvenue à la table.

Professeur, je crois que vous avez pu vous faire une idée de la façon dont nous procédons. On a proposé que vous nous donniez un aperçu de moins de dix minutes, qui sera suivi d'une période de questions et réponses. Je vous remercie beaucoup.

M. Léo Paul Dana (professeur, Université Acadia): Monsieur le président, membres du Comité, mesdames et messieurs. J'aimerais vous remercier de prendre le temps de m'écouter. Habituellement, mes étudiants ne viennent me voir que s'ils peuvent obtenir des crédits en m'écoutant. Je n'ai pas d'examen donnant droit à des crédits universitaires, mais j'ai les résultats de l'enquête. J'ai fait un sondage d'opinion auprès de 700 personnes sur l'industrie des transports.

[Text]

Deregulation in the United States has made some Canadians aware of potential benefits of low prices, frequent service and choice of carrier made possible through deregulation. Lower prices allow people to fly more, people who could not afford to fly otherwise. This increased demand, thanks to lower prices, has made possible high frequency of service. *The Gazette* newspaper in Montreal sometime ago noted that 10,000 Canadians per day were crossing the border to the United States to obtain the lower fares.

Earlier this afternoon it was mentioned that different parts of Canada were benefiting more than others from deregulation. In my paper, I note that local carriers, commuter carriers, for example, in an environment of less regulation were contributing significantly to social and economic development.

Somebody suggested that the turbo-prop might be a step backward. I would like to remind everybody that the DC-9, which is used today, is technology which started out in 1964, and it has been flying with Air Canada since 1965. The DASH-7 has much more modern technology.

Looking at the DC-9, which would operate from Halifax to Yarmouth, because of its size it would operate with many empty seats and would allow frequency of only once a day. Something like a DASH-7 would allow a more frequent number of flights. We also note the lack of safety, which perhaps could arise from commuter aviation. Jet engines ingest birds easily, but they digest them poorly. A couple of years ago, a Canadian Pacific 737 ingested some Canadian geese and crashed due to that cause, whereas a DASH-7, a DASH-8, a 748, a Saunders ST-27, would not have had such an accident.

• 1440

I asked Canadians their priorities. I analysed it in the paper, according to citizenship and integration.

Integration is a field which has not been talked about very much in the past. Yes, it is true that some people would prefer not to take a commuter aircraft. Perhaps for these people, the solution would be to have an integrated ground-to-air transport system. This is history in Europe. It is common in Germany, for example, where the small towns either have turbo-prop service, or a ground link, which will transport the people to the airport, under airline name, airline flight number and airline crew. The same is true in the United Kingdom, where you have co-ordination between ground and air modes. People who prefer not to take a turbo-prop aircraft will have the option of an integrated surface fare structure and connections.

Based on the analysis of 700 persons, I would like to thank McGill University for lending me the use of their computer, and I have come up with several suggestions which might be considered in formulating transportation policy.

[Translation]

La déréglementation aux États-Unis a sensibilisé certains Canadiens aux avantages éventuels de prix peu élevés, des vols fréquents et du choix du transporteur que rend possible la déréglementation. Grâce à la diminution des prix, les gens peuvent prendre l'avion plus souvent, ce qu'ils ne pourraient faire autrement. Cette augmentation de la demande découlant d'une baisse des prix a rendu possible l'augmentation de la fréquence des vols. La «Gazette» de Montréal rapportait il y a quelque temps que 10,000 Canadiens par jour traversent la frontière américaine pour bénéficier des tarifs moins élevés que pratiquent nos voisins.

Plus tôt cet après-midi, on a mentionné que différentes régions du Canada bénéficient plus que d'autres de la déréglementation. Dans mon exposé, je fais remarquer que les transporteurs locaux, les transporteurs de troisième niveau, par exemple, contribuent pour beaucoup au développement social et économique lorsqu'il y a moins de règlements.

Quelqu'un a dit que le service par avions à turbopropulseur pourrait constituer un retour en arrière. Je voudrais rappeler à tous que la technologie des DC-9, qu'on utilise aujourd'hui, date de 1964 et qu'Air Canada utilise cet avion depuis 1965. Le DASH-7 est beaucoup plus moderne.

Un DC-9 assurant le service d'Halifax à Yarmouth aurait de nombreuses places vides en raison de sa taille, si bien qu'un vol par jour seulement serait possible. Un avion comme le DASH-7 permettrait un plus grand nombre de vols. On a aussi parlé du manque de sécurité lié à l'utilisation de transporteurs de troisième niveau. Les avions à réaction ingèrent les oiseaux facilement, mais ils les digèrent mal. Il y a quelques années, un 737 du Canadien-Pacifique a ingéré des bernaches du Canada et s'est écrasé. Cet accident ne se serait pas produit si l'avion avait été un DASH-7, un DASH-8, un 748 ou un Saunders ST-27.

J'ai demandé aux Canadiens d'indiquer leurs priorités. J'ai analysé les réponses dans mon exposé, selon la citoyenneté et l'intégration.

L'intégration est un domaine dont on n'a pas beaucoup parlé dans le passé. Oui, il est vrai que certaines personnes préféreraient ne pas prendre les petits avions. Dans ces cas, il se peut que la solution soit l'établissement d'un réseau de transport intégré terre-air. Cela existe depuis longtemps en Europe. C'est chose courante en Allemagne, par exemple, où les petites villes ont un service par avion à turbopropulseur ou un mode de transport terrestre pour amener les gens à l'aéroport, service qui fonctionne par nom de compagnie aérienne et numéro de vol de la compagnie et qui est assuré par le personnel de la compagnie. Il en est de même au Royaume-Uni, où les modes terrestre et aérien sont coordonnés. Les gens qui préfèrent ne pas voyager dans un avion à turbopropulseur auront le choix d'un réseau terrestre intégré, ayant ses propres tarifs.

En me fondant sur l'analyse des réponses des 700 personnes—j'aimerais remercier l'Université McGill qui m'a permis d'utiliser son ordinateur—j'ai imaginé plusieurs propositions que l'on pourrait examiner dans la formulation d'une politique des transports.

[Texte]

The Chairman: This is the middle of your brief you are at now, and you are just going to give us the highlights?

Prof. Dana: Yes. The first one is restructuring of civil aviation to a well-defined integrated systems. Eastern Provincial has chosen to drop certain routes. This will allow opportunities for other Canadians wishing to enter these routes. Some airlines may specialize in international traffic, others may specialize in transporter or traffic between major cities in the country. In my personal opinion, I think the integration of commuter carriers, as well as surface modes, will very much be a potential benefit.

My second item is the use of Canadian-built planes. Presently, the most common planes used in Canada include the 727, 737, DC-9, all of which are American built, primarily for American and international traffic. Their primary purpose was not to cater to smaller centres.

I outlined the advantages of the DASH-7 which is being used in Asia, Europe and Australia, and the DASH-8, which is coming out with the newest technology, not even available on the 757 and the 767.

I also looked into the business segment. Whereas we consider the possibility of STOL planes, such as the Twin Otter and DASH-7, one item which has not been considered very much in the past, although it is in use in the United States, is amphibian service.

In a country such as Canada, with so many lakes, rivers, and many cities and smaller towns on lakes and rivers, one possibility would be to make passenger use of the Canadair amphibians, which can take off from a very short strip of water or land on a very short runway.

My third point is integration, and I emphasize the concept of intermodal, which I have studied in Europe and find extremely successful.

• 1445

Sometimes we say a route is not able to have enough traffic to warrant a larger aircraft. I find that there is a very strong correlation among the 700 respondents. Between Halifax and Yarmouth, for example, very few people fly this flight. Therefore, there is a frequency of one a day. If the price were lowered, more people would come and fly it. But increasing the size of the market would allow more people access to this transportation. We would be able to fill planes, such as the DASH-7 with higher frequencies, several during the day. By doing so, this would in turn increase the frequency of use by people.

For example, somebody from Halifax having to do business in Yarmouth would find it inconvenient to take the afternoon flight to Yarmouth, spend a night in the hotel, do business in Yarmouth, spend another night in the hotel, then take the flight from Yarmouth to Halifax leaving on the third morning. A frequent service by such a plane as the DASH-7 or an amphibian, which would take off from a strip of water beside the Halifax Harbour, would offer the convenience of being

[Traduction]

Le président: Vous en êtes au milieu de votre mémoire. Vous allez nous en donner les points saillants seulement?

M. Dana: Oui. Le premier est la restructuration de l'aviation civile en système intégré bien défini. Eastern Provincial a décidé d'abandonner certaines routes. Cela donnera à d'autres transporteurs canadiens la chance d'entrer sur ces marchés. Certaines compagnies aériennes pourront se spécialiser dans les vols internationaux, d'autres dans le transport entre les grandes villes du pays. Selon moi, l'intégration des transporteurs de troisième niveau ainsi que des modes de transport terrestres présentera beaucoup d'avantages.

Mon deuxième point concerne l'utilisation d'avions de construction canadienne. À l'heure actuelle, les avions les plus communs au Canada comprennent le 727, le 737 et le DC-9, qui sont tous des avions de construction américaine et qui servent surtout aux vols vers les États-Unis et internationaux. Leur but premier n'était pas de desservir les petits centres.

J'ai décrit brièvement les avantages du DASH-7, qu'on utilise en Asie, en Europe et en Australie, et du DASH-8, qui comprend la technologie de pointe que n'offrent même pas les 757 et les 767.

J'ai aussi considéré le secteur commercial. Bien qu'on ait songé à la possibilité des avions à décollage et atterrissage courts, comme le Twin Otter et le DASH-7, on n'a pas beaucoup étudié dans le passé les avantages du service amphibie, pourtant utilisé aux États-Unis.

Dans un pays comme le Canada, où les rivières et les lacs sont abondants et où de nombreuses villes, grandes et petites, sont situées à proximité de lacs et de rivières, on pourrait peut-être utiliser pour le transport des passagers les amphibies de Canadair, qui n'ont besoin que d'une très courte étendue d'eau pour décoller ou d'une très courte piste pour atterrir.

Mon troisième point est l'intégration, et je mets l'accent sur le concept d'intégration intermodale, que j'ai étudié en Europe et qui donne d'excellents résultats.

Nous disons parfois qu'une route ne peut être assez fréquentée pour justifier un plus gros appareil. Je trouve qu'il y a une très forte corrélation parmi les 700 répondants. Par exemple, il y a très peu de personnes sur le vol d'Halifax à Yarmouth. Par conséquent, il n'y a qu'un vol par jour. Si l'on baissait les prix, un plus grand nombre de personnes le prendrait. Mais en augmentant la taille du marché, on met ce mode de transport à la portée de plus de personnes. Nous pourrions remplir des avions, tels que le DASH-7, surtout en ayant des vols plus fréquents, soit plusieurs fois par jour. Cela entraînerait par ailleurs une augmentation de la fréquence d'utilisation.

Par exemple, pour une personne d'Halifax qui a affaire à Yarmouth, il n'est pas pratique de prendre l'avion à destination de Yarmouth l'après-midi, de passer la nuit à l'hôtel, de vaquer à ses affaires à Yarmouth, de passer une autre nuit à l'hôtel, et ensuite de prendre l'avion de Yarmouth, pour Halifax le matin du troisième jour. Un service comportant des vols fréquents, assuré par un avion comme le DASH-7 ou un appareil amphibie, capable de décoller d'un plan d'eau près du

[Text]

close to downtown and the convenience of higher frequency, made possible by the lower fares.

My fifth point is that of domestic regulation and the barriers to entry. People from communities sometimes have complained that there is only one airline or only two airlines and that service is being cut back. By allowing the creative people of Canada to look at the needs of the people and to fulfil the demands, which is the basic concept of marketing, deregulation has allowed in the United States over 100 new successful airlines.

Another point, perhaps a marginal one, would be the penetration by Canadian carriers to the United States and the broadening of the service line.

I will be very happy to entertain questions.

The Chairman: Thank you very much, Professor Dana. This is a very interesting brief. I just want to let you know, as I have told other witnesses earlier today, while you have not gone over it in detail, there is a lot of detail in it. It is going to be part of the record, which our staff will be analysing. Right now it is an oral question time.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank Professor Dana for his brief and for his presentation here this morning. There was a lot of very useful material, and certainly some examples and information can be drawn from your work with the U.S. experience.

I want to ask you, Professor Dana, from the outset—in either case the information is relevant... It occurs to me in looking at your brief that this is an analysis of deregulation, the U.S. experience and what we in Canada can learn from that experience, rather than an analysis of what deregulation would mean for Atlantic Canada per se. You made reference to commuter aircraft and to the classic history of airlines, such as EPA, for example—I see Mr. Harry Steele in the room—which acquired level one carriers in an attempt to service level two routes and which subsequently found that the solution to their problems was to attempt to expand their operations out of the Maritimes into a level one service. I find it a very interesting observation.

I want to ask you, first of all, whether your analysis was done primarily to examine the impact of deregulation on Atlantic Canada, or whether it was an academic exercise looking at deregulation for the country as a whole.

Prof. Dana: It was primarily for the purpose of applying the mistakes which had been done by the United States with regards to the smaller towns, and trying to correct for it on the eastern Canadian market especially.

Mr. Tobin: Okay. I do not disagree with you that certain routes are not viable or profitable if you are going to have jet

[Translation]

port d'Halifax, aurait l'avantage d'être situé près du centre-ville et d'offrir des départs plus fréquents, grâce à des tarifs moins élevés.

Mon cinquième point porte sur la réglementation nationale et les obstacles à l'entrée. Les résidents des collectivités se plaignent parfois de ce qu'il n'y a qu'une ou deux lignes aériennes et qu'on réduit le service. En permettant aux gens créateurs du Canada d'étudier les besoins de la population et de répondre à la demande, ce qui constitue le principe de base de la commercialisation, la déréglementation a permis l'établissement aux États-Unis de plus de 100 nouvelles lignes aériennes rentables.

Un autre point, qui est peut-être marginal, se rapporte à la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens et l'élargissement de la gamme des services.

Je serais très heureux de répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup, professeur Dana. Vous avez un mémoire très intéressant. Je veux simplement vous signaler, comme je l'ai déjà dit à d'autres témoins aujourd'hui, qu'il contient beaucoup de détails même si vous ne l'avez pas passé en revue de façon détaillée. Il sera versé au compte rendu, que notre personnel analysera. Pour l'instant, nous avons des questions à vous poser.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à remercier le professeur Dana de son mémoire et de son exposé de ce matin. Il y avait beaucoup d'information très utile, et nous pouvons certainement tirer des exemples et des renseignements de vos travaux relatifs à l'expérience américaine.

Je veux vous demander, professeur Dana, dès le départ—de toute façon, les renseignements sont pertinents... Je constate en examinant votre mémoire qu'il s'agit d'une analyse de la déréglementation, de l'expérience américaine et des leçons que le Canada peut en tirer, plutôt que d'une analyse de ce que la déréglementation signifierait pour les régions de l'Atlantique mêmes. Vous avez parlé des avions de troisième niveau et de l'histoire classique des lignes aériennes, telles que l'EPA, par exemple—je vois que M. Harry Steele est dans la salle—qui ont fait l'acquisition de transporteurs de premier niveau pour essayer de desservir des routes de deuxième niveau et qui ont fini par constater que, pour résoudre leurs problèmes, il leur faudrait essayer de transformer leurs opérations en un service de premier niveau débordant les Maritimes. Cette observation me paraît très intéressante.

Je voudrais vous demander, en premier lieu, si vous avez fait cette analyse essentiellement dans le but d'examiner les effets de la déréglementation sur les régions de l'Atlantique, ou s'il s'agissait d'une étude théorique de la déréglementation pour l'ensemble du pays.

M. Dana: Elle visait essentiellement à étudier les erreurs qui ont été faites aux États-Unis en ce qui concerne les petites villes, et à permettre de les prévenir dans le cas du marché de l'Est du Canada en particulier.

M. Tobin: Très bien. Je ne conteste pas que certaines routes ne sont ni viables ni rentables si elles sont desservies par des

[Texte]

carrier service and if the jets are going to be flying half empty and losing money. I do not disagree with this at all. You cannot service every route with jet carrier service. On the other hand, I cannot help but think, if there is not an appropriate mix of air service in certain regions or provinces, then you automatically eliminate certain economic possibilities for the region.

• 1450

One of the examples that was put forward by the previous witness was this relatively new economic activity that sprang up in western and southwestern Newfoundland in moving fresh fish product via Montreal down to Los Angeles and elsewhere in the United States. Now without some mix, some jet carrier service, that kind of economic activity, that kind of potential could not be explored. How do you address, first of all, not only passenger service and cost and convenience, but also your industry in so far as it relates to the possibilities of new economic activity being developed? Do you address that point at all in your studies?

Prof. Dana: I find the solution for that in the principle of the hub and spoke, which has proven to be quite successful, especially among newer carriers. Major carriers—Eastern Provincial, for example—will bring their traffic from eastern Canada to Halifax and then beyond. In the United States, important hubs are Chicago, Atlanta, Kansas City. In Europe we also have our hubs, and in Australia the same. By keeping Halifax the hub, we could have several turbo-props a day from western Newfoundland to Halifax connecting with several jets west per day, as opposed to waiting all day long to have only one jet and the fish are waiting meanwhile.

Mr. Tobin: Professor, you will have to excuse my smile, but Mr. Steele is in the background, and with his experience in dealing with people of western Newfoundland he is grinning as you make your comments. He is grinning from his memory, I am sure, of some of the debates he has had.

I want to ask you one other question, Professor Dana. It was suggested by APEC this morning—and they certainly did not suggest it as a result of having done any strict analysis, but again it was a considered opinion—that while in theory deregulation of the airline industry, easy entry and exit within 60 days, true unfettered competition on route by route by route versus a total licence structure should mean lower prices or at least stabilized prices on the high-volume routes. The belief was by the gentlemen who spoke from APEC that on the low-volume routes into the rural communities, where true cost is being reflected versus cross-subsidization, we might see an increase in rates. That seems to fly in the face of the kind of submission you are making. Would you care to comment on that?

[Traduction]

avions à réaction qui décollent à moitié vides et perdent de l'argent. Je ne le conteste nullement. On ne peut pas se servir d'avions à réaction pour chaque route. Pourtant, je ne peux pas m'empêcher de penser que, si certaines régions ou provinces ne bénéficient pas d'une combinaison appropriée de services aériens, elles sont automatiquement privées de certaines possibilités économiques.

Le témoin précédent a cité notamment en exemple une activité économique d'origine relativement récente qui est née dans l'ouest et le sud-ouest de Terre-Neuve, soit le transport de poisson frais, via Montréal, vers Los Angeles et d'autres endroits des États-Unis. Sans combinaison des services aériens, sans avions à réaction, ce genre d'activité économique, ce genre de potentiel ne pourraient être explorés. Comment envisagez-vous, en premier lieu, non seulement le service-voyageurs, le coût et les avantages pratiques, mais aussi votre industrie dans la mesure où elle est reliée aux possibilités de créer de nouvelles activités économiques? Avez-vous abordé ce point de quelque façon dans vos études?

M. Dana: Je crois que la solution à ce problème réside dans le principe de la plaque tournante, qui s'est révélé très efficace, surtout parmi les nouveaux transporteurs. Les grands transporteurs—*Eastern Provincial*, par exemple—amèneront leur clientèle de l'est du Canada à Halifax et au-delà. Aux États-Unis, Chicago, Atlanta et Kansas City sont d'importantes plaques tournantes. Nous en avons aussi en Europe, ainsi qu'en Australie. Si Halifax demeure la plaque tournante, nous pourrions prévoir plusieurs vols par jour d'avions à turbopropulseur en partance des régions de l'ouest de Terre-Neuve et à destination de Halifax, avec possibilité de correspondance avec plusieurs avions à réaction à destination de l'Ouest chaque jour, plutôt que d'attendre toute la journée le seul avion à réaction prévu, quitte à laisser attendre le poisson.

M. Tobin: Professeur, je vous prie d'excuser mon sourire. M. Steele est dans la salle et, à cause de son expérience auprès des gens de l'ouest de Terre-Neuve, il sourit en entendant vos commentaires. Il sourit, j'en suis sûr, en pensant à certains des débats qu'il a dû soutenir.

J'ai une autre question à vous poser, professeur Dana. Les représentants du CEPA ont affirmé ce matin—et ils ne s'appuyaient certainement pas sur des analyses rigoureuses, mais il s'agissait quand même d'une opinion mûrement réfléchie—que, même si la déréglementation de l'industrie aérienne, la facilité d'entrée et de sortie dans un délai de 60 jours et la véritable libre concurrence route par route plutôt qu'une structure fondée sur des permis globaux devraient en principe entraîner une baisse des prix ou, tout au moins, la stabilisation des prix sur les routes à volume élevé, les personnes qui ont parlé au nom du CEPA étaient d'avis que, dans le cas des routes à volume peu élevé reliant les collectivités rurales, où les prix réels sont reflétés par rapport à l'interfinancement, nous pourrions voir les tarifs augmenter. Cette opinion semble aller à l'encontre du genre de mémoire que vous présentez. Auriez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

[Text]

Prof. Dana: It is true that when we are talking of a 748 flying below capacity the cost per capita would be higher. However, when we have an elastic service . . . I will quote here the example that is being used by a corporation called PBA, Provincetown-Boston Airways. The marketing of the services is very special, in that unlike a product it cannot be stored for future use. By having a mix of fleet—for example, Twin Otter, a DASH-7, a DASH-8—depending on the amount of freight we have or the quantity of people, we can use the appropriate fleet for that time of year or that time of week or that time of day. When one makes a reservation, for example, to Jacksonville, Florida, with PBA they will have their passenger list compiled the night before. If they have 50 people they will put up a YS-11; if they have 73 people they will put up a YS-11 or a DC-3.

Mr. Tobin: But Professor Dana, while big American integrated carriers may be able to provide that kind of mix in Jacksonville south of the border, is it realistic to expect that companies operating in markets that are limited to . . . ? I mean, the only way I can see we will get that kind of a mix in Atlantic Canada is to invite those guys to come in and provide the service. I do not see that eastern Canadian-based carriers are going to have the ability to provide that kind of mix based on checking the statistics from the night before as to who is booked. It is wonderful theory, but I do not know how it works in practice.

Prof. Dana: I would also like to suggest that not only must we rely purely on the different fleets, but with our frequency we can play around. If we find that having seven flights a day we have such a percentage of empty seats, we can reduce the frequency to six. I also propose intermodal integration, where bus or another surface mode would be a complement to the air service; again, on the principle of hub-and-spoke.

• 1455

Mr. Benjamin: You concluded that the air system for the nation generally, but more particularly for small communities, will mean, with the increased competition and what not, a reconfiguration of the kind of aircraft flown, the same or better frequencies, lower fares. Is this your conclusion? We have been talking about western Newfoundland today.

Prof. Dana: I believe deregulation, if done carefully, will help not only the people of western Newfoundland but Canadians at large.

Mr. Benjamin: When you say “done carefully”, what do you mean by that—that you would limit the number of entries or designate the kind of aircraft to be used, or what?

Prof. Dana: As I explained in the first recommendation, I would gear the entrance to the service they wish to do, to avoid

[Translation]

M. Dana: Il est vrai que dans le cas d'un 748 qui n'est pas rempli à capacité, le coût par personne serait plus élevé. Cependant, quand il s'agit d'un service élastique . . . Je vais citer l'exemple d'une compagnie appelée PBA, *Provincetown-Boston Airways*. La commercialisation de ses services prend un aspect très particulier, puisque, contrairement à ce qui arrive pour les produits, on ne peut les entreposer pour usage futur. En ayant une flotte aérienne variée—par exemple, un *Twin Otter*, un DASH-7, un DASH-8—selon le volume de marchandises ou le nombre de personnes à transporter, nous pouvons utiliser l'appareil approprié selon la période de l'année, le jour ou l'heure. Quand quelqu'un réserve un billet, par exemple pour aller à Jacksonville (Floride), sur PBR, la liste de passagers est établie la veille. S'il y a 50 passagers, la compagnie utilisera un YS-11; s'il y en a 73, elle utilisera un YS-11 ou un DC-3.

M. Tobin: Mais, professeur Dana, les gros transporteurs américains intégrés peuvent peut-être offrir ce genre de variété à Jacksonville de l'autre côté de la frontière, mais est-il réaliste de s'attendre que des compagnies qui fonctionnent dans des marchés limités à . . . ? Je veux dire, il me semble que la seule façon dont nous pourrions obtenir ce genre de variété dans les régions de l'Atlantique consisterait à inviter ces gens à venir s'y installer et offrir le service. Je ne suis pas d'avis que les transporteurs de l'est du Canada pourront être en mesure d'assurer ce genre de variété simplement en consultant les statistiques de la veille pour connaître le nombre de places réservées. C'est une belle théorie, mais je ne sais pas comment on peut la mettre en pratique.

M. Dana: J'aimerais aussi exprimer l'avis que nous ne devons pas compter uniquement sur les différentes flottes aériennes, mais que nous pouvons aussi varier la fréquence des vols. Si nous avons un certain pourcentage de places vides avec sept vols par jour, nous pouvons ramener le nombre de vols à six. Je propose aussi l'intégration intermodale où l'autobus ou un autre mode de transport de surface viendrait compléter le service de transport aérien; selon, de nouveau, le principe de desserte radiale.

M. Benjamin: Vous arrivez à la conclusion que pour l'ensemble du pays, et plus particulièrement pour les petites collectivités, le système aérien signifiera, avec une augmentation de la concurrence et tout ce qui s'en suit, une transformation dans le genre d'avion que l'on utilise, des vols aussi fréquents ou plus fréquents encore et des tarifs plus bas. Est-ce bien cela? Nous avons discuté quelque peu de l'ouest de Terre-Neuve aujourd'hui.

M. Dana: Je crois que si l'on prend toutes les précautions nécessaires dans l'application de la déréglementation, elle sera bénéfique non seulement aux habitants de l'ouest de Terre-Neuve, mais à tous les Canadiens.

M. Benjamin: Quand vous parlez de précautions à prendre, que voulez-vous dire—qu'il faudrait limiter le nombre de permis ou désigner le genre d'avion à utiliser, ou quoi encore?

M. Dana: Ainsi que je l'ai expliqué dans la première recommandation, j'attribuerais le permis selon le service

[Texte]

a commuter wishing to acquire 1011s for cross-country and abandoning its local service. I would like each one to specialize well into an integrated hub-and-spoke system. For example, from Fredericton to Augusta, Maine, which is a couple of hours' drive, the way one would fly it would be from Fredericton to Halifax, from Halifax to Montreal, from Montreal to Boston, and then back up. The existence of smaller carriers with the proper equipment for that, such as the Twin Otter, which I think would be ideal on that route, would make business that much easier, as well as leisure travel.

Today, according to the results from our survey, many people are driving as an alternative to flying because of the price. When price is reduced, they will be willing to fly.

Mr. Benjamin: But the experience has been that when a price war is on, it does not matter what it is, gasoline or air fares or anything else, they hit bottom and then they start going back up again. Is that not inevitable?

Prof. Dana: Such technology as the DASH-7 offers us enables small companies starting out to make a healthy profit with a very low break-even point.

Mr. Benjamin: I agree with you that we should have integrated fares and schedules and common usage of terminals and stations, ticketing, and so forth to cut down operation and administrative costs and for the convenience of the public. But how do you envisage this happening? You have suggested a reordering of the airlines specializing in certain kinds of traffic to certain sizes of markets. How do you visualize this happening? Would it have to be done by a new air transport committee or air traffic board? Or are you just going to leave it to see if it... you will throw a deck of cards in the air and see how they all land?

Prof. Dana: When we look at the literature on the concept of free enterprise, we have the concept that business people, entrepreneurs, creative people with initiative, will seek needs for which there is no present supply. If we allow easy entrance, or easier entrance, into the industry, I believe people from western Newfoundland, for example, as a response to the need for transportation will create an efficient transport system.

Mr. Benjamin: Well, what would you do about some entrepreneur using some imagination and giddyap in servicing that kind of an area, and he is getting his service well established and he starts making a buck and somebody else moves in to try to get a piece of the action and they both go broke?

Prof. Dana: First of all, I wish to stress that I would by no means wish to deregulate safety.

• 1500

Mr. Benjamin: I am not talking about safety. I am talking about survival of somebody who does build up a good little

[Traduction]

requis, pour éviter qu'un transporteur qui assure une navette ne puisse s'équiper de 1011s qui lui permettraient d'offrir un service à l'échelle nationale et de délaisser son service local. Je souhaiterais que chaque transporteur se spécialise dans un système radial intégré à l'image moyeu-rayons. Par exemple, de Fredericton à Augusta, dans le Maine, qui est à environ deux heures de route, l'avion pourrait aller de Fredericton à Halifax, de Halifax à Montréal, de Montréal à Boston, et suivre l'itinéraire inverse au retour. La présence de plus petits transporteurs dotés de l'équipement adéquat pour un tel service, comme le Twin Otter, qui serait, à mon avis, l'appareil idéal pour un tel itinéraire, faciliterait beaucoup les choses, de même que les voyages d'agrément.

Aujourd'hui, selon les résultats de l'enquête que nous avons menée, bien des gens préfèrent utiliser leur automobile plutôt que l'avion à cause du prix. Si le prix diminue, ils voudront davantage utiliser l'avion.

M. Benjamin: Mais l'expérience a montré que lorsque l'on se livre à une guerre des prix, que ce soit des prix de l'essence, des tarifs aériens ou de quoi que ce soit d'autre, ils descendent très bas et recommencent ensuite à grimper. Cela n'est-il pas inévitable?

M. Dana: Le DASH-7, avec le seuil de rentabilité très bas qu'il offre, permet aux petits transporteurs à leur début de réaliser de très bons profits.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec vous qu'il faudrait que les tarifs et les horaires soient intégrés et qu'il faudrait mettre en commun les aéroports, et la billetterie qui existent déjà, et le reste, pour réduire les frais d'exploitation et d'administration et offrir un meilleur service aux voyageurs. Mais comment croyez-vous que cela soit possible? Vous avez suggéré de réorganiser les transporteurs aériens qui se spécialisent dans certains types de service qu'ils offrent à certaines clientèles. Comment voyez-vous cela? Faudrait-il confier la tâche à un nouveau comité des transports aériens ou à une nouvelle commission de la circulation aérienne? Allons-nous nous contenter de nous en remettre au hasard?

M. Dana: Les nombreux écrits sur la libre entreprise nous apprennent que les gens d'affaires, les entrepreneurs, des personnes créatives et pleines d'initiatives, sont sans cesse à la recherche de besoins pour lesquels il n'existe encore aucune offre. Si nous permettons d'entrer plus facilement dans l'industrie, je crois que les gens à l'ouest de Terre-Neuve, par exemple, vont mettre sur pied un système de transport efficace pour répondre à la demande.

M. Benjamin: Que diriez-vous si un entrepreneur diligent lancé dans une telle région et parvenu à s'y établir, et à faire de l'argent, voyait tout à coup un concurrent s'emparer d'une partie de sa clientèle et que tous deux fassent faillite?

M. Dana: Tout d'abord, je désirerais insister sur le fait que je ne voudrais aucunement voir déréglementer la sécurité.

M. Benjamin: Je ne parle pas ici de sécurité, je parle de la survie d'une personne qui lance une petite compagnie aérienne.

[Text]

airline and gets it going well, and making money. With the ease of entry and exit, somebody else can come in and just cream the gravy off the top for a few months, and go away.

Prof. Dana: Somebody else with good business principles, hopefully our college graduates whom we try to lecture to, would not try to attempt a market without a market study. If the present service would saturate demand, nobody usually tries to enter the market wherever there has been new entrances, where there has been insufficient service for the available demand.

Mr. Benjamin: Are you aware of the research by the Consumer's Federation of America—their down there? This is the largest such organization in the United States. Are you aware of this? Have you had a chance to look at it, or . . .

Prof. Dana: Yes.

Mr. Benjamin: Do you remember where in one

There does appear to have been a reduction in service to small cities. Fares are higher, flights are less frequent and available seats are fewer. The average small community in the U.S. air transport system has generally had the worst of all worlds, since airline deregulation. Departures have decreased, seats have decreased, passengers have decreased, flights have decreased and the fares have increased at a rapid rate.

Prof. Dana: This is why I looked at the American example.

Mr. Benjamin: Then, would not the situation be even worse in Canada, because of the larger geography and smaller population and many more smaller communities?

Prof. Dana: This is why I proposed the concept of inter-modal integration as a substitute, which . . .

Mr. Benjamin: How can you bring out without ordering them to do it? How do you get Air Canada, Little Cedar Airlines, VIA Rail and Colonial Bus Lines and Greyhound Bus Lines, to integrate schedules and provide a cross-section of service that would suit every particular place in the country? How are you going to get them to do it? You mean to tell me they are going to get together voluntarily?

Prof. Dana: When they see that there is profit for them, it is incentive for them to get together.

Mr. Benjamin: Yes, but they are busy competing with each other, they keep telling us. They are not about to have—you know, you used to be able to buy inter-line tickets from one mode to the other and you could do it at one place. You did not have to go to three different outfits to get your ticketing and get your baggage looked after. Now, in the so-called name

[Translation]

la fait bien marcher et réalise des profits. Si les critères d'entrée et de sortie sont assouplis, quelqu'un d'autre peut entrer sur le marché, assurer les services les plus lucratifs pendant quelques mois, puis s'en aller.

M. Dana: Si cette deuxième personne se base sur de bons principes commerciaux, et je pense ici aux étudiants auxquels nous enseignons, elle ne chercherait pas à se lancer avant d'avoir fait faire une étude de marché. Si un nouveau service risque de saturer le marché, personne ne cherche normalement à assurer ce service. Là où de nouveaux venus se lancent sur le marché, c'est parce que les services existants ne suffisent pas à la demande.

M. Benjamin: Êtes-vous au courant des recherches réalisées par la *Consumer's Federation of America* et notamment des huit études qu'elle a fait faire? Êtes-vous au courant de l'expérience américaine? Il s'agit de la plus grande organisation de ce genre aux États-Unis. Le saviez-vous? Avez-vous eu l'occasion d'examiner ces recherches, ou . . .

M. Dana: Oui.

M. Benjamin: Vous rappelez-vous ce passage d'une des études qui vient d'être publiée:

Il semble que le service aux petites villes ait connu une certaine réduction. Les tarifs sont plus élevés, les vols sont moins fréquents et le nombre de places disponibles, moins nombreuses. Depuis la déréglementation des compagnies aériennes, les petites villes des États-Unis bénéficient en moyenne de services aériens moins satisfaisants. Le nombre de départs a diminué, de même que le nombre de places, le nombre de passagers et le nombre de vols, tandis que les tarifs, eux, ont augmenté à un rythme accéléré.

M. Dana: C'est bien pourquoi j'ai examiné l'expérience américaine.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas que la situation sera encore pire au Canada, étant donné que notre pays est plus vaste, qu'il compte moins d'habitants et qu'il s'y trouve un bien plus grand nombre de petites localités?

M. Dana: C'est la raison pour laquelle j'ai avancé l'idée de l'intégration intermodale, qui . . .

M. Benjamin: Comment peut-on réaliser une telle intégration sans ordonner aux entreprises concernées d'oeuvrer dans ce sens? Comment comptez-vous demander à Air Canada, Little Cedar Airlines, VIA Rail, Colonial Bus Lines et Greyhound Bus Lines d'intégrer leurs horaires et d'offrir toute une gamme de services qui conviendront à toutes les localités du Canada? Comment comptez-vous les amener à cette situation? Pensez-vous vraiment qu'ils le feront volontairement?

M. Dana: Dès qu'ils se rendront compte qu'ils peuvent réaliser des profits, ils seront encouragés à le faire.

M. Benjamin: Oui, mais, comme ils nous le répètent constamment, ils sont trop occupés à se faire concurrence. Ils ne sont pas sur le point de . . . Il était un temps où l'on pouvait acheter des billets inter-lignes valables sur plus d'un mode. Il n'y avait pas besoin de se rendre à trois organismes différents pour acheter des billets et faire enregistrer ses bagages.

[Texte]

of competition, you cannot get VIA Rail and the bus companies to co-operate. You cannot get VIA Rail and bus companies to integrate their schedules with the airlines and vice versa.

Prof. Dana: This is why I have been trying to promote the concept of hub and spoke, whereas the bus could be a hub to the train, the bus/train together. One would be the hub for the other spokes coming in.

Mr. Benjamin: Fine, I agree with that, but how are you going to get them to do it? Are you not going to need a regulatory agency to say look, you guys, get together and scratch each other's back in order to provide maximum best service possible to every place in the country. How are you going to get this to happen?

Prof. Dana: Perhaps I believe in the force of the market.

Mr. Benjamin: Force of the market? That is what got us into all this trouble.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, in 30 seconds you will self-destruct.

Mr. Benjamin: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, Mr. Chairman. I would like to thank you for your very excellent submission. I do not agree that the government has to tell people they serve this community, serve that community, serve the other community, because when you do this, then, you have to pay subsidy. The very thing you were just saying, I have a very definite example of it. You have mentioned you think it would stimulate the dormant market. There are hundreds of people today who would like to use planes, who would like to use buses, if they could have the opportunity, if the price was low enough. There is a whole market out there that is untouched at the present time. I have a community where the only service they had was a taxi, and it cost them \$10 or \$12 to get to their centre. Very few people could go, so the cry came up that there is no market there. A fellow with initiative said that he thought there was a market, so he was going to put in a bus. After going through the highway traffic board, he finally got permission to provide a bus service, largely because of influence of the town council, the centre and so on. Well, golly, his bus is full all the time. Instead of \$10, they now pay \$1.50. So everybody is going to town several times during the week, whereas before only the rich or the very wealthy could go to town.

• 1505

So there is a new market there entirely, not by government regulation but by the initiative of the people. I think we forget

[Traduction]

Maintenant, soi-disant au nom de la concurrence, il est impossible d'obtenir la coopération mutuelle de VIA Rail et des compagnies d'autocars. Il est impossible d'amener VIA Rail et les compagnies d'autocars à coordonner leurs horaires avec ceux des compagnies aériennes et vice versa.

M. Dana: C'est la raison pour laquelle je préconise le principe de la roue, selon lequel un service d'autocar par exemple pourrait collaborer avec le chemin de fer, l'un jouant le rôle de moyen et l'autre, celui des rayons.

M. Benjamin: Très bien, mais comment s'assurer le concours des entreprises de transport? Ne faudra-t-il pas un organisme de réglementation pour inciter ces compagnies à collaborer dans le but d'offrir le meilleur service possible à toutes les localités du pays? Comment comptez-vous réaliser cet objectif?

M. Dana: Peut-être que j'ai confiance dans l'influence des forces du marché.

M. Benjamin: Les forces du marché? Mais c'est ce qui nous a mis dans la fâcheuse position où nous nous trouvons aujourd'hui.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, il ne vous reste que quelques secondes.

M. Benjamin: Fort bien. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Taylor, à vous la parole.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. J'aimerais vous faire tous mes compliments pour votre excellent mémoire. Je ne pense pas comme vous que le gouvernement devrait ordonner aux entreprises de desservir telle ou telle localité, parce que, s'il le fait, il se trouvera obligé de leur verser des subventions. C'est exactement ce que vous venez de dire, j'en ai un excellent exemple. Vous avez indiqué qu'à votre avis cela ranimerait un marché actuellement stagnant. Il y a aujourd'hui des centaines de personnes qui aimeraient bien prendre l'avion ou l'autocar si elles le pouvaient, c'est-à-dire si les tarifs étaient suffisamment bas. Il existe donc un marché important qui n'a pas encore été exploité. Ma circonscription comprend une localité qui n'est desservie que par un taxi, et il faut payer entre 10\$ et 12\$ pour se rendre au centre ville. Peu de gens peuvent se le permettre, ce qui fait que certains en ont conclu qu'il n'existait aucune demande de services de transport. Une personne entreprenante a pensé qu'il y avait une demande et qu'elle pourrait offrir un service d'autobus. Après avoir communiqué avec la Commission de réglementation du trafic routier, il a finalement obtenu l'autorisation d'exploiter un service d'autobus, essentiellement grâce à l'influence du conseil de ville, du centre, etc. Figurez-vous donc que cet autobus est toujours plein. Au lieu de payer 10\$, les passagers ne paient maintenant que 1.50\$. Tout le monde peut maintenant se rendre en ville plusieurs fois par semaine, tandis qu'auparavant seuls les riches et les nantis pouvaient s'y rendre.

Il y a donc un nouveau marché, créé non pas grâce à un règlement du gouvernement, mais à l'initiative des gens. On a

[Text]

that this is a large market out there, lying dormant, a market that will use it if the opportunity presents itself. Is that the type of thing you had in mind when you mentioned stimulating the dormant market?

Prof. Dana: Yes.

Mr. Taylor: One other thing, Professor Dana, in the 700 interviews you had, were these all college students?

Prof. Dana: No.

Mr. Taylor: They came from various communities?

Prof. Dana: Yes. The college students would be approximately 10% of the entire sample.

Mr. Taylor: And they came from various small communities and various occupations.

Prof. Dana: Yes, in proportion to representation. I have a breakdown according to a percentage of business people, self-employed, employee, retired, housewife, etc. It corresponds to a random sample of the population at large.

Mr. Taylor: Yes. What are these conclusions you reach, 50% or 70% of the interviews, or 90%?

Prof. Dana: The price was cited as the most important factor to almost half the people travelling, and already we are choosing an elitist market by interviewing the people travelling. By interviewing the people who are not travelling, we come back to what you said a moment ago with regard to the dormant market. People Express, the company based in Newark, New Jersey, claims that it does not compete with any airline, that it competes with TV, because people who would fly with the airlines are flying. People Express claim they do not take away the share of the major airlines, that they just tell the people, instead of watching TV and going out for dinner, we can take you to this city for almost the same price. In the U.S. example, where people saw that they could go from Boston to see a play in New York for \$24, including airfare, it has very much encouraged this dormant market: Instead of watching TV, let us go to New York.

Similarly, when I asked my students how many people had been to Montreal, very few had. When I asked why, they said they could not afford it since the air fare was \$135 one way. I asked how many would go if the price were, say, \$35, and everybody would go several times a year at that price, making it affordable, allowing the new graduates opportunities to know about Canada, to learn about Canada, to meet other Canadians from other parts, to go into business together.

Mr. Taylor: There is one other point I would like to mention, which was raised by Mr. Benjamin, and that is the

[Translation]

tendance à oublier qu'il existe un grand marché non exploité, un marché qui se servirait volontiers des services offerts. Est-ce de ce genre de chose dont vous parliez lorsque vous avez dit qu'il fallait stimuler le marché non exploité?

M. Dana: Oui.

M. Taylor: Une dernière question, professeur. Les 700 interviews que vous avez tenues étaient-elles toutes avec des étudiants de niveau collégial?

M. Dana: Non.

M. Taylor: Ils étaient de diverses localités?

M. Dana: Oui. Les étudiants de niveau collégial ne représentaient qu'environ 10 p. 100 du groupe.

M. Taylor: Et ces gens venaient de différentes petites localités et avaient diverses professions.

M. Dana: C'est cela, en proportion de leur représentation. J'ai établi une ventilation en pourcentage des gens d'affaires, des travailleurs autonomes, des salariés, des retraités, des femmes au foyer, etc. Cette ventilation correspond à un échantillonnage de la population générale.

M. Taylor: Je vois. Vos conclusions sont-elles basées sur 50 p. 100, 70 p. 100 ou 90 p. 100 des entrevues?

M. Dana: Pour près de la moitié des passagers, le tarif était l'un des facteurs les plus importants. D'ailleurs, nous avons fait preuve d'élitisme en quelque sorte, en interviewant que les gens portés à se déplacer. Si nous avions interviewé les gens qui ne se déplacent pas fréquemment, nous en serions revenus à ce que vous avez dit tout à l'heure au sujet du marché non exploité. La *People Express*, dont le siège social est à Newark, au New Jersey, soutient qu'elle ne fait pas la concurrence à d'autres compagnies aériennes mais bien à la télévision, car les gens qui utiliseraient normalement les compagnies aériennes voyagent quand même. La *People Express* soutient par ailleurs qu'elle n'a fait baisser la cote d'utilisation d'aucune importante compagnie aérienne, car elle ne fait qu'expliquer aux gens qu'au lieu de regarder la télévision et d'aller dîner au restaurant, elle peut, pour le même prix, les emmener à d'autres villes. Par exemple, aux États-Unis, les gens se sont rendus compte qu'ils pouvaient partir de Boston pour New York, où ils pouvaient assister à une pièce de théâtre pour seulement 24\$, billet d'avion compris, ce qui a considérablement stimulé ce marché. Pourquoi regarder la télé quand on peut aller à New York?

De même, lorsque j'ai demandé aux étudiants s'ils avaient déjà visité Montréal, très peu d'entre eux ont répondu que oui. Lorsque je leur ai demandé pourquoi, ils m'ont répondu qu'ils n'en avaient pas les moyens étant donné qu'un allé simple en avion coûtait 135\$. Je leur ai demandé combien d'entre eux iraient à Montréal si le prix était, disons, 35\$, à quoi ils m'ont tous répondu qu'ils iraient plusieurs fois par année à ce prix là. Si les tarifs étaient plus abordables, cela donnerait aux nouveaux diplômés, l'occasion de visiter le Canada, d'apprendre à connaître leur pays, de rencontrer des Canadiens d'autres régions, et peut-être même de se lancer en affaires avec eux.

M. Taylor: J'aimerais mentionner un autre point soulevé par M. Benjamin. Il s'agit du recouplement des horaires. Dans le

[Texte]

meshing of timetables. In the instance I mentioned, the taxis would go whenever you wanted to go, but you paid \$10 or \$12. At first, the bus did not meet the Greyhound line, so the people said they wanted to be able to make connections with the Greyhound line. So it came out because the people demanded it, the people requested it, and an entrepreneur gave it because it was his business to do so. I like your idea that the marketplace will decide this, instead of some bureaucrat in Ottawa or Edmonton or Halifax telling you what you have to do.

Prof. Dana: I think the basic advantage to the people of Canada is that they would not have to subsidize such a service. People would be doing things because they want to, and hence benefit all.

Mr. Taylor: I think your study is a real service to this committee and to Canada, and I congratulate you for undertaking it.

Prof. Dana: Thank you very much.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Professor Dana, for your brief. As Mr. Taylor mentioned, you can be sure it will be taken into consideration by the committee and our research people that are involved in the report.

Prof. Dana: Thank you very much for having me. I am available at Acadia University. If anybody would like any clarifications, you may write to me at Acadia University, Wolfville, Nova Scotia.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir.

Our next witness is a representative of the Nova Scotia League for Equal Opportunities.

• 1510

Mr. Orr, we have a copy of your brief to us. I would also like to mention that last week in Winnipeg we met with two members of COPOH who briefed us on your problems, and I guess you realize also that we are under a timeframe here this afternoon with the witnesses. I am not sure if you want to read all your brief or just highlight it, and then we could go right to the questions.

Mr. Raleigh Orr (Chairman, Nova Scotia League for Equal Opportunities): Well, Mr. Chairman, I have just returned from Winnipeg, and I am familiar with the brief of our parent group, COPOH. Mr. Chairman, perhaps you could perhaps give us a timeframe, and we can abbreviate it somewhat.

The Vice-Chairman: If you could, sir, and the shorter you make it, then the more time it allows us for questioning.

Mr. Orr: Very good, Mr. Chairman. It will be presented by both myself and our Provincial Co-ordinator, Paul Shields, who is with me. I will start off by telling you that LEO, as was mentioned, is the provincial affiliate of COPOH, as you know,

[Traduction]

cas que j'ai mentionné tout à l'heure, les taxis partaient quand on voulait, mais il fallait payer 10\$ ou 12\$. Au début, l'autobus ne croisait pas les circuits desservis par Greyhound, et c'est pourquoi les gens ont demandé à pouvoir correspondre avec les autobus de cette compagnie. Ce service a donc été offert parce que le public a fait connaître ses besoins et qu'un entrepreneur a décidé de se lancer en affaires pour dépanner les gens. J'aime bien votre théorie selon laquelle le marché décide des services nécessaires plutôt qu'un bureaucrate à Ottawa, Edmonton ou Halifax.

M. Dana: Le principal avantage pour les Canadiens c'est qu'ils n'auraient pas à subventionner un tel service. Les gens font les choses parce qu'ils le veulent et permettent ainsi à tout le monde d'en profiter.

M. Taylor: Je crois que votre étude sera vraiment avantageuse tant pour le comité que pour le Canada en général, et je vous félicite de l'avoir entreprise.

M. Dana: Merci beaucoup.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Professeur Dana, je vous remercie infiniment de votre mémoire. Comme M. Taylor l'a dit, soyez assuré que le comité l'étudiera et que nos chercheurs participeront aux travaux.

M. Dana: Je vous remercie de m'avoir permis de comparaître. Je suis à votre disposition si vous désirez des précisions. Vous pourrez m'écrire à l'université Acadia, à Wolfville, en Nouvelle-Écosse.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Notre témoin suivant est un représentant de la ligue pour l'égalité d'accès de la Nouvelle-Écosse.

Monsieur Orr, nous avons reçu votre mémoire. Je tiens à mentionner que la semaine dernière à Winnipeg, nous avons rencontré deux membres de la COPOH qui nous ont parlé de vos problèmes. Par ailleurs, vous comprendrez que nous avons un échéancier assez serré à respecter cet après-midi pour ce qui est de l'audition des témoins. Je ne sais pas si vous avez l'intention de lire votre mémoire ou simplement d'en souligner les points saillants, mais après votre exposé, nous passerons aux questions.

M. Raleigh Orr (président, Nova Scotia League for Equal Opportunities): Monsieur le président, je reviens de Winnipeg et je suis au courant de l'exposé de notre groupe parrain, la COPOH. Pourriez-vous nous dire de combien de temps nous disposons afin que nous puissions raccourcir notre exposé en conséquence?

Le vice-président: Ce serait très apprécié. Plus votre exposé sera court, plus cela nous laissera de temps pour les questions.

M. Orr: Très bien. Notre exposé sera fait conjointement par moi-même et notre coordonnateur provincial, Paul Shields, qui m'accompagne. Je veux commencer en vous rappelant que la LEO est un membre provincial de la COPOH, comme vous le savez et nous représentons des gens qui ont diverses déficien-

[Text]

and we are a cross-disability group representing ... I believe that is all in the brief, and I will not go into detail on that.

As you know, whether we are disabled or non-disabled, transportation is a very major concern in our everyday lives. As you know, COPOH has agreed in principle to deregulation, and LEO, our provincial group, has as well. However, we do have some concerns that the end result might be some erosion of some of the many excellent services which we have built up over the years. We have a long way to go yet, but as you know, we have accumulated some services. For example, we see the attendant of a disabled person as an extension of the disabled traveller, and the airlines will give half fare for attendants. As you know, VIA Rail will give full fare for the attendants and so on. That is one example of the services which we have over the years.

Perhaps Mr. Hal Simpson has mentioned to you the Clarris Kelly case, which is mentioned in our brief—Kelly vs. VIA Rail. Ms Kelly was denied transport by VIA Rail because she was not travelling with an attendant. VIA Rail's refusal of service was contested before the Canadian Transport Commission. In ruling in favour of Ms Kelly, the Canadian Transport Commission established four important principles. We, in LEO, consider those to be very, very important. First, there was the right to self-determination. Second, there was one person/one fare, which I have just previously alluded to. Third, there was the equality of access. Fourth, there was the dignity of risk. I will not elucidate on those principles of this decision from the Policy on Transportation of Disabled Persons, because you have it in the brief.

I will turn then to page 3 of our brief, which makes mention of the summary of transportation in Canada. Again, the brief mentions that the past regulation of the transport industry has never enshrined standards of consumer services beyond those policy guidelines. Historically, consumers have been left to determine the level of standards met by a carrier.

Despite the lack of standards, consumers have had an impact on levels of service through formal procedures of complaint and appeal before the Canadian Transport Commission and Transport Canada. To date, this process has seen beneficial results on standards on air travel services, as I have mentioned previously, and in the rail industry as well.

The fact remains that the levels of standards in all modes of the transport industry remain inadequate for a the disabled traveller, I think. Air has the highest standards, yet there remain some problems. I personally experienced a few on my flight from Winnipeg back to Halifax, though I always point out the overall picture, which has been a general improvement.

• 1515

The rail, due to the outcome of the Canadian Transport Commission decision on Clarris Kelly's case 83, has seen an

[Translation]

ces... Mais tout cela se trouve dans le mémoire, alors je n'entrerai pas dans les détails.

Comme vous le savez, que nous soyons déficients ou non, le transport est une partie très importante de nos vies de tous les jours. La COPOH a accepté en principe le système de déréglementation, comme l'a fait la LEO. Toutefois, nous craignons que cette déréglementation n'entraîne une réduction de certains des excellents services que nous avons établis au fil des ans. Nous avons encore bien des croûtes à manger, mais nous avons déjà accumulé quelques services. Par exemple, les compagnons de voyage de personnes déficientes sont considérés comme nécessaires pour assurer les soins de santé de ces personnes. Par conséquent, les compagnies aériennes ne leur font payer que la moitié du tarif. Par ailleurs, Via Rail permettra à ces compagnons de voyager gratuitement. Et la liste est longue. Ce n'est qu'un exemple des services que nous avons acquis au cours des années.

Monsieur Hal Simpson vous a peut-être parlé de l'affaire Clarris Kelly que nous mentionnons dans le mémoire—it s'agit de l'affaire Kelly contre VIA Rail. Via Rail avait refusé à M^{me} Kelly l'accès à ses trains parce qu'elle voyageait seule. M^{me} Kelly a contesté la décision de Via Rail auprès de la Commission canadienne des transports. Dans sa décision d'un engain de cause à M^{me} Kelly, la Commission a établi quatre principes extrêmement importants pour la LEO: tout d'abord, le droit à l'autodétermination; ensuite, le principe d'une personne—un billet, dont je viens de parler, troisièmement, la question de l'égalité d'accès, et, en dernier lieu, le principe de la dignité du risque. Je ne discuterai pas en détail des principes de cette décision en vous parlant de la politique relative aux transports des déficients, car cette politique est incluse dans le mémoire.

Je passerai plutôt à la page 3 du mémoire qui présente un résumé de la situation du transport au Canada. Encore là, le mémoire précise que la réglementation antérieure de l'industrie du transport n'a jamais enchassé de normes relatives aux services aux consommateurs de façon plus précise que ces principes directeurs. Depuis toujours, les consommateurs doivent eux-mêmes fixer les normes que les transporteurs doivent satisfaire.

Toutefois, malgré l'absence de normes, les consommateurs ont eu une influence sur le niveau de services offerts grâce au processus de dépôt de plaintes et d'appels prévus par la Commission canadienne des transports et par le ministère des Transports. Jusqu'ici, ce processus a permis d'améliorer les normes des services de transport aérien, comme je l'ai déjà mentionné, ainsi que des services de transports ferroviaires.

Néanmoins, selon moi, les normes de tous les modes de transport demeurent insuffisantes pour ce qui est des voyageurs déficients. Le transport aérien offre les meilleurs services jusqu'ici, mais il y a encore des lacunes. Et j'ai moi-même été victime de certaines de ces lacunes sur le trajet Winnipeg-Halifax, quoique je m'empresse de souligner qu'en général, la situation s'est améliorée.

Par suite de la décision de la Commission canadienne des transports dans l'affaire Clarris Kelly en 1983, il y a eu une

[Texte]

increase in the standards, although there remain some marginal improvements in rural sections and low-volume lines particularly in Nova Scotia. Marine service and intercity bus service continue to remain the lowest level of standards in the industry. We in LEO have been working on those for a number of years. Having mentioned those few points, I will ask our co-ordinator to briefly mention a couple more concerns.

Mr. Paul Shields (Provincial Co-ordinator, Nova Scotia League for Equal Opportunities): Yes, our perspective is that consumers and disabled consumers, especially in Canada, traditionally have had to rely on regulatory agencies like the Canadian Transport Commission to, for instance, entrench the kinds of decisions the CTC made in the Clarris Kelly case in policy statements like the 1983 policy on Transportation of Disabled Persons.

In reviewing *Freedom to Move*, our perspective is that what is not in *Freedom to Move* is at least as important as what is in it. While we in principle support the increased economic benefits of deregulation in the transport industry, we are particularly concerned that some of the removal of the regulatory agency of the CTC may erode the kinds of policies that were put in place with the 1983 policy. In the *Freedom to Move* document, we note there is no discussion of the Transport Policy of Disabled Persons and no discussion of disabled consumers. With regard to rail and marine transport, the discussion in *Freedom to Move* was limited to shipping. It says nothing about passenger services.

We are very concerned about it. If we can deal with air travel, for instance, the *Freedom to Move* document outlines the present policy which includes a 'public convenience and necessity' clause as a qualifying clause of class of entry to air transport. The government proposes to remove the legislated market entry test to PCN in favour of the 'fit, willing and able' requirement.

The document goes on to state that fitness will be measured not by standards of financial or economic viability but by technical competence and safety. Again, the concern of disabled consumers is that we would look to any change in policy or any move toward deregulation of the government to ensure that any entry clause, be it a 'fit, willing and able' or a PCN clause, include at least some discussion of the need for equal access to services, the principles of one person, one fare, self-determination and dignity of risk. To date we have not received—at least not from the discussion in *Freedom to Move*—any indication that those principles will be maintained in a policy on transportation.

In addition, we are concerned that the substitution or the dismantling perhaps of the Canadian Transport Commission and its replacement by a regulatory agency with an increased ministerial role is perhaps a more cumbersome way of ensuring that levels of consumer services are maintained in the industry. If our analysis is correct, it means that disputes of consumer levels of service are done on a case-by-case basis and not on an

[Traduction]

amélioration des normes du transport ferroviaire, bien qu'il reste encore quelques légères améliorations à faire dans les régions rurales et pour les trajets peu fréquentés, particulièrement en Nouvelle-Écosse. Quant aux normes du service maritime et du service d'autocars, elles continuent d'occuper la dernière place de l'industrie. La LEO y travaille depuis des années déjà. Je vais maintenant demander à notre coordonnateur de vous parler de quelques autres problèmes.

M. Paul Shields (coordonateur provincial, Nova Scotia League for Equal Opportunities): Nous estimons qu'au Canada en particulier, les consommateurs et les usagers handicapés ont toujours eu à compter sur les organismes de réglementation comme la Commission canadienne des Transports pour consacrer les principes de décisions comme la décision Clarris Kelly dans des énoncés de politique, comme la Politique de 1983 sur le transport des personnes handicapées.

Après avoir examiné le document *Aller sans entraves*, nous avons conclu que ce qu'il passe sous silence est au moins aussi important que ce qui y figure. Si nous croyons à l'accroissement des avantages économiques par suite de la déréglementation de l'industrie du transport, nous craignons que l'élimination des pouvoirs de réglementation de la CCT ne nuise à certaines politiques établies à la suite de la politique de 1983. *Aller sans entraves* ne fait aucune mention de la politique relative au transport des personnes handicapées. En ce qui concerne le transport ferroviaire et maritime, *Aller sans entraves* ne parle que des marchandises. Il n'est aucunement question du service passagers.

Cela nous inquiète énormément. Prenons par exemple le transport aérien. Le document *Aller sans entraves* définit la politique en vigueur qui impose le double critère de «commodité et nécessité publiques» pour la pénétration d'un marché quelconque du transport aérien. Le gouvernement se propose d'éliminer ce test d'entrée sur le marché basé sur la commodité et la nécessité publiques. Les requérants devront plutôt prouver qu'ils sont «prêts, aptes et disposés» à offrir un service.

Le document dit plus loin qu'on ne se fondera plus sur la viabilité économique ou financière, mais bien sur la capacité technique et la sécurité. Encore une fois, en ce qui concerne les usagers handicapés, si le gouvernement a l'intention de modifier les politiques ou de déréglementer l'industrie, il doit s'assurer que tout critère d'entrée, qu'il s'agisse de la preuve établissant que le transporteur est «prêt, apte et disposé» à offrir le service, ou du critère de «commodité et nécessité publiques», doit tenir compte au moins en partie de la nécessité d'assurer l'accès égal aux services, ainsi que des principes d'égalité de traitement, d'autodétermination et de dignité du risque. Jusqu'ici—du moins d'après *Aller sans entraves*—rien ne laisse croire que ces principes seront préservés dans une politique sur le transport.

En outre, nous craignons que la dissolution de la Commission canadienne des Transports ou son remplacement par un organisme de réglementation soumis à un contrôle accru du ministre ne se traduise par un mécanisme plus compliqué pour assurer le maintien des services offerts aux usagers dans ce secteur. Si notre analyse est juste, cela signifiera que les litiges relatifs au niveau de services offerts aux usagers seront réglés

[Text]

industry-wide basis. With all due respect to the present Minister of Transport and to the department, we also recognize that the ministerial role in the appeal process is subject to more political persuasion than the previous regulatory process under the Canadian Transport Commission.

Again, what is a cause of concern for disabled consumers is that the Policy on Transportation of Disabled Persons published by Transport Canada in 1983 came out of the all-party Special Committee on the Disabled and the Handicapped in 1981.

• 1520

That committee's report summarized in 1981 and *Obstacles* alluded to and made many recommendations which were incorporated in the later 1983 policy. That policy was drafted with the intense involvement of disabled consumers across the country, with a good working relationship with the advisory committee. It was instituted by Mr. Mazankowski when he was Minister of State for Transport in the Clark government.

The present Minister of State for Transport, who is responsible for transportation for disabled persons, represented the Canadian Human Rights Commission on that all-parliamentary committee and all-party committee in 1981. While we do not at all mean to jump to conclusions about the government's intentions of deregulation, the failure of *Freedom to Move* to discuss the particular concerns of disabled consumers suggests to us that evidently *Freedom to Move* turns its back on the earlier policy for transportation for disabled persons, and that is a very deep concern of ours.

While we and our national organization provincially and our local affiliates around the province do support the principle of economic deregulation, we are very concerned that there be some regulatory mechanism to ensure levels of standards will be maintained and possibly increased, because certainly there is need for increase. The overwhelming historical evidence is that voluntary compliance with the industry is not sufficient. A case in point in Nova Scotia is intercity busing.

Just this morning, we received a letter from the new owners of the provincial bus line, showing that they are prepared to register adaptation plans for their bus services with the Canadian Human Rights Commission. This is something all member associations of the Canadian bus association are doing.

That is the first substantial move in Nova Scotia towards making the intercity bus service accessible to disabled persons. It has been through a human rights complaint which basically ruled against disabled consumers and to date, the only province in Canada which has any semblance of an accessible bus service—and it is actually quite a good service—is the Roadcruiser service in Newfoundland. The importance of intercity busing is that it tends to be the cheapest form of

[Translation]

selon le cas d'espèce et non pas pour l'ensemble du secteur. Sauf le respect que nous devons à l'actuel ministre des Transports et à son ministère, nous estimons que le rôle du ministre dans le processus d'appel est davantage susceptible d'influence politique que le processus de réglementation en vigueur de la CCT.

Les usagers handicapés s'inquiètent de ce que la politique sur le transport des personnes handicapées, établie par Transports Canada en 1983 découlait des recommandations du rapport du Comité spécial concernant les invalides et les handicapés, rendu public en 1981.

Le rapport du comité résumé en 1981 et le rapport *Obstacles* contenaient plusieurs recommandations qui ont été incorporées par la suite dans la politique de 1983. Cette politique a été élaborée avec la participation active d'usagers handicapés de partout au Canada, en étroite collaboration avec le Comité consultatif. Ce comité avait été mis sur pied par M. Mazankowski lorsqu'il était ministre d'État aux Transports, sous le ministère Clark.

L'actuel ministre d'État aux Transports, qui est chargé de la question du transport des personnes handicapées, représentait la Commission canadienne des droits de la personne au sein du comité parlementaire de 1981. Nous n'avons nullement l'intention de tirer des conclusions hâtives quant aux intentions du gouvernement en matière de déréglementation, mais le fait que le rapport *Aller sans entraves* passe sous silence les préoccupations particulières des usagers handicapés laisse croire que ce document a effectivement abandonné la politique antérieure en matière de transport des personnes handicapées, ce qui nous inquiète profondément.

Bien qu'à l'échelle nationale, provinciale et locale, nous souscrivons au principe de la déréglementation économique, nous tenons absolument à ce qu'il y ait des mécanismes de réglementation afin d'assurer le maintien des normes, sinon leur amélioration, car il y a certainement lieu à amélioration. Les preuves accumulées au fil des ans prouvent sans l'ombre d'un doute que l'application volontaire des règles par l'industrie ne suffit pas. À preuve le système d'autocars de la Nouvelle-Écosse.

Ce matin même, nous avons reçu une lettre des nouveaux propriétaires de la compagnie provinciale d'autocars, dans laquelle ils nous annonçaient qu'ils étaient disposés à déposer des plans de réaménagement pour leur service d'autocars auprès de la Commission canadienne des droits de la personne. C'est un programme auquel toutes les associations membres de la *Canadian bus association* participent.

C'est la première mesure concrète prise en Nouvelle-Écosse pour rendre le service d'autocars accessible aux personnes handicapées. Cela s'est fait à la suite d'une plainte déposée auprès de la Commission des droits de la personne. Jusqu'ici, la seule province canadienne à offrir un service d'autocars le moins accessible—c'est en fait un excellent service—est Terre-Neuve qui offre le service *Roadcruiser*. Les autocars sont importants car c'est généralement le moyen de transport

[Texte]

public transportation available and is particularly attractive to economically disadvantaged organizations.

In the case of VIA Rail, it took litigation with the Clarris Kelly case to ensure standards of access. The industry did not provide those standards voluntarily and in Nova Scotia, we have experienced some problems with the implementation of those standards.

For instance, in some of the rail stations around Nova Scotia, the workers find it easier to transfer an individual manually than to use the lift provided, so those are more administrative concerns. But the point remains: it took regulation and litigation to impose the standards on the industry; the industry was not willing to impose its own standards.

Given the historical record, we are very concerned that a move to deregulation must include some minimum regulation to ensure standards consistent with the policy on transportation for disabled persons will be and will continue to be extended to disabled consumers.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Shields and Mr. Orr. Perhaps I should mention before we go to the questioning that I have been informed by the Parliamentary Secretary to Mr. Mazankowski that this afternoon in the House, the Minister of State, Madam Suzanne Blais-Grenier, will be making a statement concerning the transportation of handicapped and disabled people . . .

Mr. Shields: Wonderful.

The Vice-Chairman: —and I would hope that, at least in part, would meet some of the conditions and the requirements which you need. Without further ado, we will go to Mr. Tobin and once again, gentlemen—if we could keep the questions brief and to the point.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. Indeed you are correct; Madam Blais-Grenier, I believe—although I am not sure—either has already or is about to make a statement in the House and as we requested last week, the Parliamentary Secretary has provided the opposition with a copy of the statement.

While I have not had a chance to study the statement in any detail, Mr. Chairman, it is certainly a welcome statement of intention by the government. Certainly, we welcome the government's desire to highlight the need to make services available and accessible to handicapped people.

• 1525

Essentially, the Minister has announced that she will embark upon a series of communication programs, negotiations with the provinces on interprovincial transportation services. This is an effort to make federal agencies involved in the transportation industry—by that I presume Crown corporations—ensure that their services are accessible to handicapped people.

[Traduction]

public le moins coûteux et qui représente un avantage pour les organismes moins nantis.

Pour ce qui est de VIA Rail, il a fallu une poursuite judiciaire, c'est-à-dire l'affaire Clarris Kelly, pour que des normes d'accès soient établies. Les chemins de fer n'avaient pas établi ces normes volontairement et nous avons éprouvé des difficultés en Nouvelle-Écosse avec leur application.

Par exemple, dans certaines gares en Nouvelle-Écosse, les travailleurs trouvent plus facile de porter à bras une personne handicapée que d'utiliser le chariot élévateur prévu à cet effet. Ce sont donc là quelques problèmes administratifs. Mais il n'en demeure pas moins qu'il a fallu réglementer la matière et saisir les tribunaux pour que les normes soient établies; l'industrie n'était pas prête à imposer ses propres normes.

Étant donné ces antécédents, nous tenons absolument à ce que toute déréglementation laisse en place un minimum de règlements visant à garantir que les normes conformes à la politique sur le transport des personnes handicapées continuent d'exister pour les usagers handicapés.

Le vice-président: Monsieur Shields, monsieur Orr, je vous remercie beaucoup. Avant de passer aux questions, je tiens à mentionner que le secrétaire parlementaire de M. Mazankowski m'a appris que cet après-midi, à la Chambre des communes, la ministre d'État, M^{me} Suzanne Blais-Grenier, fera une déclaration au sujet du transport des invalides et des handicapés . . .

M. Shields: Merveilleux!

Le vice-président: . . . et j'espère que cette déclaration répondra, du moins en partie, à certains de vos besoins. Sans plus tarder, passons à M. Tobin. Encore une fois, messieurs, je vous demande d'être le plus brefs possible.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Vous avez tout à fait raison. M^{me} Blais-Grenier doit faire une déclaration en Chambre—si elle ne l'a pas déjà faite—et, comme nous l'avions demandé la semaine dernière, le secrétaire parlementaire a remis copie de la déclaration à l'opposition.

Même si je n'ai pas eu l'occasion d'étudier la déclaration en détail, je dois dire, monsieur le président, que cette déclaration du gouvernement est venue à point. Nous sommes heureux que le gouvernement ait décidé de mettre en relief la nécessité de rendre ces services accessibles aux personnes handicapées.

La ministre a essentiellement fait connaître son intention d'entreprendre une série de programmes de communication et de négociation avec les provinces au sujet des services de transport interprovinciaux. Il s'agit là d'un effort visant à permettre aux organismes fédéraux de participer de plus près à l'industrie du transport—c'est-à-dire les sociétés de la Couronne, j'imagine—afin de s'assurer que leurs services sont accessibles aux personnes handicapées.

[Text]

[Translation]

• 1530

I think that is an important step and I think the Minister of State for Transport ought to be commended for that initiative—and I will provide you with a copy of the statement that I have.

However, having said that, in listening to your presentation and reviewing, as best I could on short notice, the brief, I am still left with the impression that the kind of regulatory mandated minimum standards of access for that handicapped people you are concerned about are not met because they cannot be in this particular statement. If I hear you correctly, you are saying to us that voluntary compliance is all very well and good but it has not worked, and I take it you are recommending to this committee that we include within the new National Transportation Act—because that is where *Freedom to Move* goes—come the new year a set of minimum standards that various agencies be compelled to comply with in providing access for handicapped people. Is that what you are recommending to us today?

Mr. Shields: Yes, and that the minimum standards should take into account the four principles that came out of the Clarris Kelly case: self-determination—one person, one fare; dignity of risk; equality of access; and the items 6.1 through 6.6 of the Policy on Transportation for Disabled Persons which entrenches those points.

Mr. Tobin: I want to say to you on behalf of Mrs. Killens, who is a member of this committee who, as my colleagues will know, was seriously injured in a car accident, who served on the *Obstacles* committee, that she would have been extremely pleased to see your participation and the participation of other groups in western Canada.

I look at 6.6:

The onus should be on regulatory authorities and carriers to show why a limitation to travel should be imposed. The consumer should not be required to prove a right of access to a certain service . . .

First of all, I could not agree more with the principle, but in an area like Atlantic Canada, where we have heard today from other witnesses—we heard from Professor Dana—that the way to go in rural areas and smaller, low-volume traffic areas is by DASH-8s, 748s, STU-27s, whatever, I wonder how many members of your association live in those kinds of outlying regions. Secondly, what has been the experience of your members in trying to avail themselves of 748, DASH-7, DASH-8 and STU-27 types of operations? Are you able to have access to that kind of service to give you access?

Mr. Shields: The only aircraft I am familiar with are the DASH-7 and DASH-8, which are not especially accessible, particularly to an individual who is mobility impaired.

In answer to your first question, how many people, 97,000 Nova Scotians are physically disabled. That is 12% of the population of Nova Scotia. About one-third are in the metropolitan area; about two-thirds live around rural Nova Scotia.

Je pense qu'il s'agit là d'une importante démarche et qu'il faut féliciter le ministre d'État aux transports d'avoir pris cette initiative . . . et je vous fournirai un exemplaire de l'énoncé que j'ai en ma possession.

Toutefois, cela dit, après avoir écouté votre exposé et parcouru rapidement votre mémoire, j'ai encore l'impression que les normes minimales d'accès réglementaires pour handicapés, qui vous préoccupent, ne sont pas satisfaites parce que ce document ne saurait les satisfaire. Si je vous ai bien compris, vous faites valoir que le respect volontaire des normes n'a rien donné et vous recommandez au Comité d'inclure dans la nouvelle Loi nationale sur les transports, étant donné que c'est là qu'aboutit *Aller sans entraves*, un ensemble de normes minimales, que les divers organismes seront tenus de respecter en ce qui concerne l'accès pour les handicapés. Est-ce là ce que vous nous recommandez aujourd'hui?

M. Shields: Oui, et je recommande également que les normes minimales s'appuient sur les quatre principes qu'a fait ressortir l'affaire Clarris Kelly: auto-détermination, un tarif simple, dignité du risque, égalité d'accès; et les points 6.1 à 6.6 de la Politique sur le transport des personnes handicapées, qui adopte ces quatre points.

M. Tobin: M^{me} Killens, membre du Comité qui, comme mes collègues le savent, a été grièvement blessée dans un accident d'automobile et qui a été membre du Comité spécial concernant les invalides et les handicapés, aurait été fort contente de votre participation et de la participation d'autres groupes de l'Ouest du Canada.

Prenons le point 6.6:

Il devrait incomber aux responsables de la réglementation et aux transporteurs de prouver la nécessité d'une limitation des déplacements. L'utilisateur ne devrait pas avoir à prouver son droit d'accès à un service donné . . .

En premier lieu je suis entièrement d'accord sur ce principe, mais, dans une région comme la région de l'Atlantique, où nous avons entendu aujourd'hui d'autres témoins, en particulier le professeur Dana, nous dire que la solution dans les régions rurales et les régions à faible densité de trafic consiste à utiliser des DASH-8, des 748, des STU-27, etc., je me demande combien de membres de votre association habitent dans ces régions isolées. Deuxièmement, quelle a été l'expérience de vos membres qui ont cherché à obtenir des services de transport sur des 748, des DASH-7, des DASH-8 et des STU-27? Avez-vous pu avoir recours à ce genre de service?

M. Shields: Les seuls de ces avions que je connais sont le DASH-7 et le DASH-8, mais leur accès n'est pas particulièrement facile, notamment pour les handicapés moteurs.

En réponse à votre première question, il y a 97,000 handicapés physiques en Nouvelle-Écosse, ce qui représente 12 p. 100 de la population de la province. Le tiers environ habitent dans des centres urbains, et le reste dans des zones rurales.

[Texte]

I do not think many disabled people in Nova Scotia travel within the province by air. It is simply too expensive. But, for an individual who is travelling to elsewhere in Canada and lives in Yarmouth or lives in Sydney or lives in central Nova Scotia, the services out of Sydney and Yarmouth would be connecting flights to a major flight from Halifax and perhaps the service would be utilized then.

We are very concerned, for instance, that with the loss of Air Maritime and implementation of a smaller aircraft elements of accessibility will be lost.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I will not ask more questions—as you pointed out, we have heard from two other COPOH witnesses—except to congratulate the witnesses for being here, for making their case. I believe it is the inclusion in our report and recommendations to the Minister of Transport that some provision and recognition of minimum standards and access for handicapped people be contained in a new National Transportation Act. It is something that I hope we as a committee in a non-partisan manner are going to be able to address.

I know that no political party has a monopoly on sensitivity. There is reality . . . I believe this is an area where we are going to be able to break ground and make a strong recommendation to the Minister. Thank you for coming.

• 1535

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, did I hear one of you indicate earlier that you are in favour of economic deregulation, or deregulation for economic purposes?

Mr. Orr: I would say we are in favour of that if it does not erode those policies for disabled persons which we have built up over the years, if some of those services and amenities, if you will, are not taken away in the process, and we can continue our path of improving toward equal participation in transportation which we do not have at the present time with our able-bodied friends.

Mr. Angus: Is one of the realities of economic deregulation—let us look at the airline industry for a moment—that we are talking about greater competition on the good runs, like the Toronto-Montreal corridor, where I would say, if any place in Canada, that is the most accessible because of the size of aircraft that are currently used? That is where the improvements will be. Where there will not be improvements is in Atlantic Canada by and large throughout the region. If we accept your suggestion about continued regulation for accessibility we would in effect be preventing the downgrading of a lot of routes from jet service to the small air carriers because of the fact that they are not accessible.

[Traduction]

Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'handicapés qui se déplacent en Nouvelle-Écosse par avion. Les transports aériens coûtent trop cher. Par contre, ceux qui désirent se rendre dans une autre province et qui habitent à Yarmouth, à Sydney ou dans le centre de la Nouvelle-Écosse, doivent prendre un service de correspondance à partir de Sydney ou de Yarmouth pour prendre un autre avion à Halifax. Il est alors possible qu'ils utilisent ce genre de services.

Nous craignons que la disparition d'Air Maritime et la mise en service de plus petits avions ne se traduisent par une réduction de l'accès aux services de transports aériens.

M. Tobin: Monsieur le président, je n'ai plus aucune question. Comme vous l'avez fait remarquer, nous avons entendu deux autres témoins de COPOH. Je me contenterai de remercier les témoins d'être venus nous présenter leur point de vue. Je pense que notre rapport recommandera au ministre des Transports d'inclure des normes minimales d'accès pour les personnes handicapées dans la nouvelle Loi nationale sur les transports. J'espère que c'est une question que les membres du Comité sauront examiner sans tenir compte de leur appartenance à un parti donné.

Je sais qu'aucun parti politique n'a le monopole de la sensibilité. Nous parlons ici de réalités . . . Je pense qu'il s'agit d'un sujet où nous pourrions prendre l'initiative et formuler une ferme recommandation à l'intention du ministre. Merci d'avoir comparu devant nous.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, ai-je entendu l'un d'entre vous indiquer tout à l'heure qu'il était partisan de la déréglementation économique ou de la déréglementation à des fins économiques?

M. Orr: Je dirai que nous en sommes partisans dans la mesure où cela ne compromet pas les politiques que nous avons réussi à faire adopter au fil des années à propos des handicapés, c'est-à-dire dans la mesure où certains de ces services et de ces commodités ne seront pas éliminés en conséquence et dans la mesure où nous pouvons continuer à rechercher l'égalité d'accès aux transports avec les personnes non handicapées, égalité que nous n'avons pas actuellement.

M. Angus: Si l'on prend l'exemple des transports aériens, ne pensez-vous pas que la déréglementation économique se traduira par une plus grande concurrence sur les parcours lucratifs, c'est-à-dire sur des lignes comme celle de Toronto-Montréal, qui est probablement celle qui offre actuellement le meilleur accès aux handicapés du fait des dimensions des avions utilisés? Voilà où les services seront améliorés. Par contre, ils ne seront pas améliorés dans la région de l'Atlantique. Si nous acceptons votre proposition, c'est-à-dire de continuer à réglementer certains services pour assurer l'égalité d'accès aux handicapés, cela reviendrait en fait à empêcher la substitution de plus petits avions aux avions à réaction sur un grand nombre de lignes, pour la simple raison que les plus petits avions sont moins accessibles.

[Text]

Mr. Shields: Right. So you are wondering how we can say we support economic—

Mr. Angus: That is right.

Mr. Shields: One of the things I want to point out is that we do not wish to comment on the shipping aspect of the industry. A major part of the government's discussion on economic deregulation as contained in *Freedom to Move* are the discussions on rail and marine transportation and shipping, which we do not intend to comment on. If the economic deregulation of those industries and those sectors of the industry promotes a greater economic well-being, then we are all for it, but we are very much concerned about the levels of service provided in the passenger transportation sector.

Mr. Angus: How do you see us, as a committee, and then the government itself, writing those regulations to deal with the realities of what we have heard from everybody will happen because of deregulation in terms of air carriage for passengers? In fact, there will be a tendency to use the smaller planes that are not accessible.

Are you looking for regulations that deal with the conversion of existing aircraft which contain certain specifications for any new aircraft that are purchased, and until such time as those are in place, that they could not downgrade the services? Is that what you are saying?

Mr. Orr: Yes, that is right. A number of accessibility features are involved and, in addition to this, there is the training of personnel. Of course, that is perhaps more a question of the logistics which . . . Briefly, yes, I would say we are looking at that.

Mr. Shields: In addition part of the emphasis and concern of our organizations and others within our national network on, for instance, air transportation in non-urban centres, shall we say, is because other forms of transportation are so inaccessible. Newfoundland is the only province that has an accessible intercity bus. If there were more stations at VIA Rail equipped with lifts and trained personnel, and had a sensitivity for transporting disabled persons, there would not be as much of a need for as thorough a regulation of the air carrier industry. Again, the air industry is the only industry that has responded without litigation in improving its standards of accessibility.

• 1540

Mr. Orr: I would also say briefly, in response to what you have just said, in bringing about these and sensitizing these new carriers, if more carriers come on board, it is important that they have input from disabled organizations so that they will know what is in place. Too often, we have seen regulations put in place by well-intentioned, able-bodied persons, which are completely useless to us.

Mr. Angus: Based on assumptions.

Mr. Orr: Yes, exactly.

Mr. Angus: Thank you.

[Translation]

M. Shields: Exactement. Et vous vous demandez pourquoi nous appuyons la déréglementation économique.

M. Angus: Oui.

M. Shields: J'aimerais préciser que nous ne tenons pas à faire le moindre commentaire à propos du transport des marchandises. Une grande part de l'exposé sur la déréglementation économique contenu dans *Aller sans entraves* porte sur les transports ferroviaires et maritimes et sur le transport des marchandises, et nous n'avons aucune intention d'en parler. Si la déréglementation économique de ces industries et de ces secteurs se traduit par une amélioration économique, nous en sommes partisans, mais ce qui nous préoccupe au plus haut point c'est le niveau de service dans le secteur du transport des passagers.

M. Angus: Comment voulez-vous que le Comité et le gouvernement établissent des règlements qui tiennent compte des réalités que nous ont exposées les témoins que nous avons entendus, c'est-à-dire des conséquences de la déréglementation sur le transport aérien des passagers? En fait, les transporteurs auront tendance à utiliser des avions plus petits, mais difficiles d'accès pour les handicapés.

Espérez-vous voir adopter des règlements traitant de la conversion des avions en service et établissant certaines spécifications pour tout nouvel avion acheté, et espérez-vous faire interdire une baisse du niveau de service tant que les effets de ces mesures ne se seront pas fait sentir? Est-ce là ce que vous désirez?

M. Orr: Oui, c'est exactement cela. Il s'agit ici d'un certain nombre de questions concernant l'accès, ainsi que de la formation du personnel. Bien entendu, c'est peut-être un point qui relève plutôt de la logistique . . . Bref, je peux dire que c'est bien ce que nous recherchons.

M. Shields: Il faut préciser que, si nos organisations et d'autres organismes de notre réseau national mettent tant l'accent sur les transports aériens dans les centres ruraux, c'est parce que les autres modes de transport sont totalement inaccessibles. Si la société VIA Rail avait davantage de gares dotées de l'équipement nécessaire et d'un personnel bien formé, et si elle était sensible aux besoins des handicapés, il ne serait pas nécessaire d'exiger une réglementation aussi stricte des compagnies aériennes. Une fois de plus, les transporteurs aériens sont les seuls qui, sans y être contraints par l'issue de litiges, aient amélioré leurs normes d'accessibilité.

M. Orr: En réponse à ce que vous venez de dire, j'aimerais ajouter qu'il est important de sensibiliser tout nouveau transporteur. Tout nouveau transporteur venant sur le marché devrait consulter des organisations d'handicapés afin que celles-ci sachent à quoi s'en tenir. Trop souvent, des personnes non handicapées établissent avec les meilleures intentions du monde des règlements qui ne nous sont d'aucune utilité.

M. Angus: En se basant sur des hypothèses.

M. Orr: Oui, exactement.

M. Angus: Merci.

[Texte]

Mr. Chairman, I have just one final comment, if I may. Mr. Tobin is correct when he says that no political party has a monopoly on wanting to improve access and opportunities for those Canadians with special needs. I just want to add that I hope this government moves much faster than the last one did in terms of correcting the existing situation.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. I was going to say that we are in a position to do it. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, the present government is moving so fast that it is leaving some of the parties way in the distance, and we plan to keep on moving.

I liked your comment at the beginning that you were reasonably happy with the economic advantages of deregulation but that you are concerned about losing some of the things for which you fought so hard for the handicapped. Would this be correct?

Mr. Shields: This is right.

Mr. Taylor: I think the people of Canada generally would go along with it. I frankly cannot see any difficulty in not only maintaining what we have now for legislation but also increasing it. The Minister has made it very clear that safety is not negotiable. Safety is one item that is not going to be negotiable. I am quite sure that, when he talked about technical competence and safety in the white paper, instead of financial benefits, he had in mind making sure that those who are disabled are going to be able to have freedom of movement the same as anybody else.

In this regard, just in order to get the record straight, your group or COPOH is not asking that every train, every bus or every plane have this extra equipment.

Mr. Orr: No, we think it would be unreasonable and an unreasonable expense to retrofit every existing mode of transportation. We think that a gradual process, which has already been started, should continue and be expanded upon.

Mr. Taylor: I think it is the thinking of most people in Canada also.

Mr. Tobin mentioned about putting this all in legislation. I think there would be difficulty. If you put it all in legislation and you leave something out, then you are in a jam, because the bill may not come back before the House for a number of years. I would like to see the legislation refer to a charter of rights for the disabled. In this charter of rights, we would set out things, either there or in the regulations. Then as we move along and as other needs become evident, they can be added. I think, if we are going to have freedom of movement in Canada, it is going to have to be everybody, every citizen. This is why I think it is so important to realize that this is not just for the rich, who can afford to pay. *Freedom to Move* is designed to help thousands of people today who cannot think of travelling and to give them the opportunity of doing some travelling and the freedom to do it.

[Traduction]

Monsieur le président, je n'ai qu'un dernier commentaire à faire, si vous le permettez. M. Tobin a raison quand il dit qu'aucun parti n'a le monopole quand il s'agit de vouloir améliorer l'accessibilité et les chances des Canadiens qui ont des besoins spéciaux. Je désire simplement ajouter que j'espère que le gouvernement actuel agira plus rapidement que l'ancien pour remédier à la situation actuelle.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. J'allais justement dire que nous sommes en mesure de remédier à cette situation. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, le gouvernement actuel agit si rapidement qu'il distance certains partis, et nous comptons continuer sur notre lancée.

Si j'ai bien compris, vous êtes plus ou moins satisfaits des avantages économiques de la déréglementation, mais vous craignez de perdre certaines choses que vous avez réussi à obtenir, avec beaucoup d'efforts, pour les handicapés. Est-ce bien cela?

M. Shields: Oui.

M. Taylor: Je pense que l'ensemble des Canadiens vous appuieraient. Bien franchement, je ne pense pas qu'il soit difficile, non seulement de conserver ce que vous offre la législation, mais en fait de le renforcer. Le ministre a indiqué bien clairement que la sécurité ne serait pas négociable. Il n'est donc pas question de la négocier. Je suis certain que, quand il a parlé de compétence technique et de sécurité dans le Livre blanc, au lieu d'avantages financiers, il désirait s'assurer que les handicapés aient la même liberté de mouvement que les autres Canadiens.

A cet égard, pour mettre les choses au clair pourriez-vous confirmer que votre groupe ou COPOH ne réclame pas que tous les trains, tous les autocars et tous les avions aient cet équipement spécial?

M. Orr: Non, nous pensons que ce serait déraisonnable et qu'il reviendrait trop cher de convertir tous les modes de transport. Nous préférons que le processus graduel, qui a déjà été amorcé, se poursuive et s'accélère.

M. Taylor: À mon avis, c'est également la façon dont la plupart des Canadiens voient cela.

M. Tobin a parlé d'inclure tout cela dans la législation. Je pense que cela serait fort difficile. Si tout cela est inclus dans la législation, mais que quelque chose soit omis, il se pose un problème, car plusieurs années peuvent s'écouler avant que la loi soit revue par le Parlement. Je préférerais que la législation fasse mention d'une charte des droits pour les handicapés. Il serait alors possible de préciser les choses en détail dans cette charte ou dans les règlements. Au fil des années, à mesure que de nouveaux besoins deviendront évidents, ils pourront alors être ajoutés. Si l'ère de la liberté de mouvement est arrivée au Canada, il faut que ce soit pour chacun d'entre nous, pour tous les Canadiens. Voilà pourquoi je pense qu'il est si important de se rendre compte que les transports ne sont pas seulement pour les riches qui en ont les moyens. Le document *Aller sans entraves* vise à aider des milliers de personnes, qui aujourd'hui

[Text]

Would you think, if this was in regulations or in a charter with reference from the legislation, that it would meet the needs of what the disabled of Canada want?

Mr. Shields: It may for the present time. I think the way to ensure long-term needs are met is to include within the Department of Transport advisory committees on each mode of transportation, which would include both departmental representatives, legislators and disabled consumers. The importance of an ongoing monitoring and advisory process is crucial to make sure that long-term needs will be met.

• 1545

Mr. Taylor: Really, that is the way it is now. The policy of transportation for disabled persons can be amended at any time. It can be added to, and I would think it would be much better than trying to put it in legislation. Then, if you leave something out, it is taken to the courts, because it was not in there. However, if it is in regulations, they can be changed overnight. Laws take a much longer time.

I want to thank you for your submission, and I think I can give you the assurance of, I am sure, not only members of this committee but also members of the government. We are concerned that the disabled have freedom to move, at least as equal as possible with others.

The Vice-Chairman: Thank you very much Mr. Taylor. Once again, gentlemen, Mr. Orr, Mr. Shields, you can be sure that all the members of this committee, the two Ministers of Transport and the Minister of State for Transport, have our ear, as does the government, and we hope you will be happy with the results of this committee. Thank you very much gentlemen.

Mr. Orr: Thank you for listening.

The Vice-Chairman: Our next witnesses are from the Halifax Board of Trade. Appearing for the Board of Trade is Mr. Landry, Chairman of the Transport Committee. We have your brief, which has been circulated to members. If you could give an overview, then we can get into the questions.

Mr. John Landry (Chairman, Transport Committee, Halifax Board of Trade): Thank you Mr. Chairman, hon. members. I can start by introducing my colleagues with me today, Camille Gallant, Director Liaison, Transportation Committee; and Mr. Jack Bathurst, Chairman of the Port and Harbour Sub-Committee.

I should explain that the Halifax Board of Trade is a voluntary association of more than 2,900 members, most of whom are businessmen and women. The Board of Trade is proudly known and speaks as a voice of business in the Halifax metropolitan area.

[Translation]

ne peuvent songer à voyager, en leur donnant l'occasion de se déplacer.

Pensez-vous qu'il suffirait d'énoncer les droits des handicapés dans un règlement ou dans une charte que citerait la législation? Pensez-vous que cela satisferait les besoins des handicapés du Canada?

M. Shields: Peut-être dans l'immédiat. À mon avis, la façon de satisfaire à long terme les besoins des handicapés est de créer, au sein du ministère des Transports, un comité consultatif pour chaque mode de transport, composé de représentants du ministère, de législateurs et d'usagers handicapés. Il est essentiel d'avoir un mécanisme permanent de contrôle et de consultation pour s'assurer que les besoins à long terme seront satisfaits.

M. Taylor: En fait, c'est ainsi que se font les choses actuellement. La politique des transports pour les handicapés peut être modifiée n'importe quand. On peut y ajouter de nouvelles sections et, à mon avis, c'est bien préférable que de chercher à inclure cela dans la législation, car, en cas d'omission, l'affaire peut être portée jusqu'au tribunal, parce que la législation n'en parle pas. Par contre, dans le cas d'un règlement, les dispositions peuvent être changées très rapidement. Il faut beaucoup plus de temps pour modifier une loi.

Je désire vous remercier pour votre exposé et je puis vous garantir l'appui des membres du Comité et aussi du gouvernement. Nous désirons tous que les handicapés aient la même liberté de mouvement que les autres Canadiens dans la mesure du possible.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Une fois de plus, monsieur Orr et monsieur Shields, je désire vous garantir que les membres du Comité ont l'oreille des deux ministres des Transports et du ministre d'État aux transports, ainsi que celle du gouvernement. Nous espérons que vous serez satisfaits des résultats de nos travaux. Merci beaucoup, messieurs.

M. Orr: Merci de nous avoir écoutés.

Le vice-président: Les témoins suivants représentent la chambre de commerce d'Halifax (*Halifax Board of Trade*). M. Landry, président du comité des transports, comparaît au nom de la chambre de commerce. Nous avons votre mémoire, qui a été distribué aux membres du Comité. Pourriez-vous nous faire un bref exposé avant de répondre à nos questions?

M. John Landry (président du comité des transports, chambre de commerce d'Halifax): Merci monsieur le président, mesdames et messieurs. Je désire pour commencer vous présenter mes collègues: M. Camille Gallant, directeur des services de liaison du comité des transports et M. Jack Bathurst, président du sous-comité du port.

La chambre de commerce d'Halifax est un organisme bénévole regroupant plus de 2,900 membres, dont la plupart sont des hommes et des femmes d'affaires. La chambre de commerce est bien connue dans la région métropolitaine d'Halifax, où elle se fait le porte-parole du secteur des affaires.

[Texte]

The Transportation committee of the Halifax Board of Trade sits regularly, and this submission has the benefit of inputs from a committee membership which includes expertise in the shipping industry, marine transportation sector and port affairs. In the past, the Transportation Committee has dealt quite extensively with transport policy issues and submissions to both the Minister and the CTC, and we are pleased to appear before this committee.

In light of time constraints and allowing time for questioning, I would propose that we do highlight the submission for the members. I will go through this submission, indicate pages and highlight certain paragraphs which have particular importance.

I will start on page 1, Introduction. In general terms, the Halifax Board of Trade supports the overall thrust of the *Freedom to Move* paper and agrees with the principles of less government interference in the transportation industry and a greater reliance on competition and market forces.

While it is realized that the *Freedom to Move* paper covers many aspects of national transportation policy, we shall limit our comments to those areas giving rise to the greatest concern. Specifically, the main thrust of our comments will focus on deregulation and competition in the rail transport sector.

Moving to page 2, paragraph 3. Rail deregulation has very serious implications, without provisions that would allow a competitive rail environment to be developed in the Atlantic region. Because of its monopolistic position, CN Rail could not be expected to allocate capital resources or provide the same level of maintenance and investment and infrastructure, state of the art equipment and levels of service to shippers as it would in other areas of the country, where it would have to meet unregulated competition. Consequently, in areas where CN rail faces competition, it can be expected that rates will be kept to a minimum, while providing high levels of service to shippers. Conversely, the lack of railroad competition in this region will result in CN rail attempting to charge shippers in the Atlantic provinces rates unchallenged by the competitive environment.

• 1550

At present, the major proportion of container traffic moving through the port of Montreal is U.S.-generated cargo, while that which moves through Halifax is virtually all Canadian. The volume of central Canadian import/export cargo through Halifax is almost equal to that which moves through Montreal. This highlights the importance of 'via Halifax gateway' to the overall national economy and to the regional economy. The Halifax route provides an advantage to Canadian importers/exporters over those in the U.S. because Halifax is normally the first port of call inward and the last port of call outward for overseas traffic. To maintain this advantage for

[Traduction]

Le comité des transports de la chambre de commerce se réunit périodiquement et le mémoire de la chambre de commerce a été rédigé avec le concours de membres du Comité, qui représente des expéditeurs, le secteur des transports maritimes et le secteur des affaires portuaires. Par le passé, le comité des transports s'est intéressé de près à la politique des transports et a présenté des mémoires au ministre et à la CCT. C'est avec grand plaisir que nous comparaissons devant le Comité.

Comme nous disposons de peu de temps et que nous voulons avoir assez de temps pour répondre à vos questions, je me contenterai d'indiquer au Comité les points les plus importants de notre mémoire. Je me propose donc de parcourir le mémoire, d'indiquer les pages et de faire ressortir certains paragraphes particulièrement importants.

Commençons par l'introduction, à la première page. Dans l'ensemble, la chambre de commerce d'Halifax appuie les objectifs et la portée du document *Aller sans entraves*, ainsi que les principes d'une réduction de l'ingérence du gouvernement dans l'industrie des transports et d'une plus grande dépendance sur la concurrence et sur les forces du marché.

Bien que le document *Aller sans entraves* porte sur de nombreux aspects de la politique nationale des transports, nous nous contenterons d'aborder les questions qui nous causent le plus d'inquiétude, c'est-à-dire de la déréglementation des transports ferroviaires et de la question de la concurrence dans ce secteur.

Passons maintenant au troisième paragraphe de la page 2. La déréglementation des transports ferroviaires pourrait avoir de graves conséquences si des dispositions ne sont pas prises pour favoriser la concurrence entre les compagnies ferroviaires dans la région de l'Atlantique. Du fait qu'il jouit d'une situation de monopole, CN Rail n'affectera pas à cette région autant de ressources, de services d'entretien, d'investissements, d'infrastructures et de matériel moderne et n'offrira pas aux expéditeurs le même niveau de service que dans d'autres régions du pays où il devra tenir tête à des concurrents bénéficiant de la déréglementation. Dans les régions où il devra livrer concurrence, le CN maintiendra ses taux à un niveau minimal tout en offrant un niveau de service élevé aux expéditeurs. Par contre, dans notre région, n'ayant pas de concurrent, le CN cherchera à demander aux expéditeurs des provinces de l'Atlantique des taux que n'influencera pas un marché concurrentiel.

À l'heure actuelle, la grande majorité des conteneurs qui passent par le port de Montréal proviennent des États-Unis, tandis que presque tous les conteneurs qui passent par Halifax sont d'origine canadienne. Le trafic des marchandises d'importation et d'exportation, à destination ou en provenance du centre du Canada, transitant par Halifax est presque égal à celui qui passe par Montréal. Cela montre bien l'importance d'Halifax pour l'économie nationale et pour l'économie régionale. Halifax offre aux importateurs et exportateurs canadiens un avantage par rapport à leurs concurrents américains: Halifax est normalement le premier port d'escale

[Text]

Canadian shippers, the Halifax route must remain more attractive to liner-shipping operators than alternative routes by other Canadian and U.S. east coast ports. Unfortunately, our favourite position is likely to be seriously eroded in the aftermath of deregulation of rail and road services in the U.S.

The present status of the Port of Halifax and its future potential are threatened by two problems, one posed by the volatile changes in the liner-shipping scene, and one posed by some of the policies as presently outlined in *Freedom to Move* for the deregulation of rail transport. The Canadian government has little control over liner shipping patterns, but by ensuring that the new Transportation Act provides an opportunity for competition on an equitable basis in the rail sector, it can ameliorate the negative prospect of a non-regulated monopoly serving the port of Halifax. Port costs, levels of service, facilities, physical characteristics, and location of the Port of Halifax make it extremely competitive and attractive to shipping lines when compared to some U.S. east coast ports. Thus, provided the inland transport links from the port can meet the challenge and counter the inland transportation threats which are emerging in the U.S., there is no reason whatsoever why Halifax should not develop further and become a load center port.

Because CN has a diversity of interests in serving ports and other types of traffic, it may not in the future be prepared to give the port the dedication it needs, particularly if it is having to meet stiff competition from CP outside the Atlantic region. This, therefore, makes it incumbent that there must be either a competing railroad service available to the port, or the port itself must be in a position to exert an influence, or even a level of control, over the inland rail services and inland container yards. This serious situation is further compounded by the possibility that under the proposed changes to the National Transportation Act, CN could apparently re-enter the trans-oceanic liner shipping business in order to compete with the vertically integrated CP rail, trucking, ocean shipping services. This again will place Halifax in jeopardy because CN ships will be operating in direct competition with CN Rail's captive shipping line—customers using Halifax. It may also further reduce any incentive on the part of CN to dedicate resources to maintaining the most efficient cost-effective rail services to the port—witness the history of the CAST situation.

If the Government of Canada intends to introduce major changes in concept and policy which will completely alter the present status quo, it must of necessity also be prepared to take equally strong steps to ensure that no inequities arise which can disadvantage certain regions and local enterprises relative to others. The deregulation of rail services in the Atlantic

[Translation]

des navires provenant de l'étranger et le dernier port d'escale des navires partant pour l'étranger. Pour qu'Halifax puisse continuer à offrir cet avantage aux expéditeurs canadiens, il faut que le port d'Halifax reste, pour les compagnies maritimes, plus intéressant que d'autres ports canadiens et que les ports américains de la côte est. Malheureusement, notre position sera probablement gravement compromise par la déréglementation des transports ferroviaires et routiers aux États-Unis.

La situation actuelle et le potentiel du port d'Halifax sont menacés par deux choses: le problème posé par l'instabilité du secteur des transports maritimes et celui posé par certaines politiques préconisées dans *Aller sans entraves* à l'égard de la déréglementation des transports ferroviaires. Le gouvernement canadien ne peut pratiquement rien faire dans le cas des compagnies maritimes, mais, en veillant à ce que la nouvelle Loi sur les transports offre la possibilité d'une concurrence équitable dans le secteur ferroviaire, il peut accentuer l'effet négatif d'un monopole exempt de toute réglementation desservant le port d'Halifax. Par comparaison à certains ports américains de la côte est, Halifax est très concurrentiel et très intéressant pour les compagnies maritimes, en raison de ses frais portuaires, de son niveau de service, de ses installations, de ses caractéristiques physiques et de son emplacement. Par conséquent, à condition que les modes de transport terrestre desservant le port puissent concurrencer les transporteurs américains, il n'y a pas de raison qu'Halifax ne prenne pas plus d'expansion pour devenir un important centre de transbordement.

Étant donné que le CN a une variété d'intérêts dans la desserte de divers ports et d'autres types de trafic, il se peut qu'il ne soit pas disposé à accorder au port toute l'attention qu'il mérite, notamment s'il lui faut faire face à une vive concurrence de la part du CP en dehors de la région de l'Atlantique. Il est donc essentiel que le port soit desservi par une deuxième compagnie de chemins de fer ou que le port lui-même puisse être en mesure d'exercer une certaine influence ou un certain degré de contrôle sur les services ferroviaires et sur les gares de conteneurs. La situation est d'autant plus grave qu'il est maintenant possible, en vertu des changements proposés de la Loi nationale sur les transports, que le CN se lance de nouveau dans le secteur des transports transocéaniques pour faire concurrence au CP, qui, du fait de son intégration verticale, est actif dans les transports ferroviaires, routiers et océaniques. Cela mettra Halifax dans une position fort difficile, car les navires du CN seront en concurrence directe avec des compagnies maritimes utilisant le port d'Halifax et constituant donc une clientèle captive des services ferroviaires du CN. Cette situation pourrait également inciter le CN à ne pas affecter les ressources suffisantes pour offrir les services les plus efficaces et les plus rentables jusqu'au port d'Halifax, comme l'a montré l'expérience de CAST.

Si le gouvernement a l'intention de changer sa politique de sorte que la situation actuelle sera complètement bouleversée, il devra être disposé à prendre des mesures tout aussi fermes pour éviter de défavoriser certaines régions et certaines entreprises par rapport à d'autres. En l'absence de toute disposition visant à assurer une concurrence équitable, la

[Texte]

region without adequate provision for the introduction of competitive services on an equitable and fair basis will have an extremely adverse effect on the Atlantic regional economy and could be the death knell of Halifax as a gateway port in Canada's overseas trade.

I refer to page 11, Reference to Recommendations. The first recommendation is shared roadbeds. We recommend that the present direct CN rail line from Montreal to Halifax be declared a shared roadbed similar to the example of the Fraser-Thompson River corridor.

• 1555

It is considered that such a recommendation would have the following advantages: it would place the Atlantic provinces on a more equal footing with the other six provinces; and it would provide captive shippers in the region with the possibility of having access to the competing rail carrier. Even though some shippers would still be captive to a CN Rail monopoly, the comparatively short hauls to a competing CN-CP service on a main Montreal-Halifax route opens a meaningful possibility for joint line rates which they cannot achieve under the present proposals in *Freedom to Move*.

On page 13, we discuss third-party access. We recommend that the legislative framework provide for a non-railway company to own or lease its own equipment and to operate its own container trains over CN tracks on the Halifax-Montreal-Toronto-Chicago corridor. *Freedom to Move* makes no reference to this type of operation being considered in the new legislation. Provision should be made in the new Transportation Act for private, non-railway enterprises to have a right of access to roadbeds and to own and operate their own equipment thereon. The 'fit, willing and able' requirement stipulated for the air and trucking sectors should be extended to the railway sector.

On the issue of roadbed charges, obviously one of the fundamental issues will be the formula which the roadbed landlord uses to charge the tenant-operator who will be running in competition with the existing service. Compensation to the roadbed landlord could be based on either of the following: a cost system for joint track usage which the various railway companies have voluntarily agreed between themselves and have used prior to the new legislation coming into effect; and-or the 'proveable avoidable cost system', an example of which is employed by Amtrack, in the U.S.

In the title of our first paragraph on page 14 of our brief, the word 'contracts' should replace 'controls'. This should thus read: Third Party Appeals of Confidential Contracts.

Even with the steps outlined previously there will still be extensive cases of shippers captive to only one railroad. To protect shippers from discriminatory practices we strongly urge that the new legislation provide for an appeal mechanism for injured third parties who can show prejudice as a result of discriminatory confidential contracts in the marketplace.

[Traduction]

déréglementation des services ferroviaires dans la région de l'Atlantique nuira à l'économie de cette région et pourrait fort bien mettre fin au rôle d'Halifax comme plaque tournante du commerce canadien avec l'étranger.

Passons maintenant à la page 11, où l'on parle des recommandations. La première mesure recommandée est le partage des voies. Nous recommandons que la ligne ferroviaire du CN entre Montréal et Halifax soit désignée comme voie partagée, tout comme la ligne du couloir Fraser-Thompson.

Nous pensons qu'une telle mesure offrirait les avantages suivants: cela placerait les provinces de l'Atlantique sur un pied d'égalité avec les autres provinces et permettrait aux expéditeurs captifs de la région d'avoir accès à une compagnie de chemin de fer concurrente. Même si certains expéditeurs restent captifs des services monopolistes du CN, la distance relativement courte qui les séparerait d'un service concurrentiel CN-CP sur la ligne Montréal-Halifax offre des possibilités intéressantes de taux de ligne conjointe, ce que ne permettraient pas les propositions énoncées dans *Aller sans entraves*.

À la page 13, nous abordons la question de l'accès par des tiers. Nous recommandons que la législation permette à une société non ferroviaire d'avoir ou de louer son propre matériel roulant et d'exploiter ses propres trains de conteneurs sur les lignes du CN dans le couloir Halifax-Montréal-Toronto-Chicago. *Aller sans entraves* n'indique pas que ce genre d'exploitation sera envisagé dans la nouvelle législation. La nouvelle Loi sur les transports devrait permettre à des entreprises privées non ferroviaires d'avoir accès aux emprises et d'y exploiter leur propre matériel roulant ou un matériel loué. Il faudrait appliquer au secteur ferroviaire le critère de l'entreprise «prête, apte et disposée» appliquée aux secteurs aérien et routier.

En ce qui concerne les frais d'utilisation de la voie, il est évident que l'un des principaux points à régler sera la formule qu'utilisera le propriétaire de la voie pour calculer les frais que devra lui payer le locataire-exploitant, faisant concurrence au service en place. Les frais pourraient être calculés de deux façons: un système de coûts d'utilisation commune des voies dont ont volontairement convenu les diverses compagnies de chemin de fer et qu'elles ont utilisé avant l'entrée en vigueur de la nouvelle législation; ou bien le système des coûts évitables, qui est le système utilisé par Amtrack aux États-Unis.

À la page 14 de notre mémoire, il convient de remplacer le mot *controls* par le mot *contracts* dans le titre du premier paragraphe. Ce titre devrait donc être *Third Party Appeals of Confidential Contracts* (appel des contrats confidentiels par des tiers).

Malgré les mesures susmentionnées, il restera de nombreux cas où des expéditeurs resteront captifs d'une seule compagnie de chemin de fer. Pour protéger les expéditeurs contre toute discrimination, nous recommandons que la nouvelle législation prévoit un mécanisme d'appel pour les tiers qui peuvent démontrer qu'ils ont été lésés par des contrats confidentiels discriminatoires.

[Text]

I would conclude by referring to the first paragraph on page 16: Unless clear provision for the aforementioned recommendations is made in the new Transportation Act, the import-export liner cargos using the 'via Halifax gateway' which are presently subject to a regulated monopoly, will become subject to an unregulated monopoly. Such an unregulated monopoly would be at total variance with the competitive principles outlined in *Freedom to Move*. It would also be a situation utterly and totally unacceptable to the Halifax Board of Trade. Thank you, Mr. Chairmann.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Landry, for giving us that very concise overview of a comprehensive brief. That will be part of the record and the staff will be reading it, as we will, in more detail.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I share in your congratulations to the Board of Trade for a succinct brief which comes right to the point. In looking at the brief, and in particular at the impact deregulation may have on the Port of Halifax, your brief breaks some new ground.

First of all I commend you for exploring this notion that joint line rates may be well and good elsewhere in this country, but when you are captive to one carrier, they really do not afford much competition. To the contrary, without a fundamental change in the way we are captive to one carrier, in so far as this region is concerned, this could work against us.

The other thing I have learned is the importance of multimodalism in having a port be a viable port of entry.

Looking at your brief, I repeat that it is very interesting and provocative.

• 1600

Rather than asking you about shared roadbeds and access to the line for anybody who wants to set up his own company, let me ask you this question: What happens in an environment where we have deregulation, as proposed in the white paper, where you do not have the section of railroad from Montreal to Halifax declared as a shared roadbed but we proceed otherwise as outlined in the white paper? In other words, your fear is that CN would be forced to put its capital and its innovation and its imagination into areas where it is going to find it is in a competitive environment. Subsequently, those three things would be lacking to the extent you would like to see them in this area, where they have a monopoly and possibly prices could increase. You have pointed out why it would affect the Port of Halifax.

Tell me how the world would look a year or two down the road, assuming we do not get the shared roadbed or the kind of things that you think are necessary to make the port of Halifax receive the benefits of a deregulated environment.

Mr. Landry: It is a bit of crystal-ball gazing but . . .

[Translation]

Pour terminer, je passe au premier paragraphe de la page 16. À moins que la nouvelle Loi sur les transports tienne compte des recommandations susmentionnées, les compagnies maritimes utilisant le port d'Halifax seront à la merci d'un monopole non réglementé au lieu du monopole réglementé qu'elles connaissent actuellement. Une telle situation serait en contradiction directe des principes de la concurrence énoncés dans *Aller sans entraves*. Ce serait également une situation tout à fait inacceptable pour la chambre de commerce d'Halifax. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Landry, de nous avoir fait un exposé fort concis d'un mémoire aussi détaillé. Le mémoire sera versé au dossier et le personnel le lira, tout comme nous, de façon plus détaillée.

M. Tobin: Monsieur le président, tout comme vous, je félicite la chambre de commerce de nous avoir présenté un exposé fort concis. Il me semble que cet exposé, en particulier la section qui traite des effets que la déréglementation pourrait avoir sur le port d'Halifax, fait ressortir de nouveaux arguments.

Tout d'abord, je vous félicite d'avoir fait valoir que les taux de ligne conjointe peuvent s'avérer une bonne chose, mais qu'ils ne servent à rien dans le cas d'un expéditeur captif. Bien au contraire, si l'on ne fait rien pour remédier à la situation, notamment dans le cas de votre région, la nouvelle politique pourrait rendre la situation plus difficile pour les expéditeurs captifs.

L'autre chose que votre mémoire m'a enseignée, c'est l'importance des transports multimodaux pour un port qui désire être un port d'entrée viable.

Encore une fois, je désire vous dire que j'ai trouvé votre mémoire fort intéressant et stimulant.

Plutôt que de vous poser des questions sur le partage des voies et l'accès des lignes de chemin de fer à quiconque désire lancer sa propre compagnie, je vous demanderai ceci: que se passera-t-il si, les transports étant déréglementés comme le propose le Livre blanc, la ligne ferroviaire entre Montréal et Halifax n'est pas désignée comme voie partagée et que nous procédions avec les propositions du Livre blanc? Vous craignez que le CN ne soit obligé de concentrer son capital, ses ressources et ses innovations dans des régions où il devra tenir tête à des concurrents, aux dépens d'une région comme la vôtre, où il a le monopole et où il pourrait augmenter ses prix. Vous avez indiqué quels effets cela pourrait avoir sur le port d'Halifax.

Dites-moi comment vous envisagez l'avenir, s'il n'y a pas partage de voie ni aucune des réformes que vous estimez nécessaires pour que le port d'Halifax puisse bénéficier de la déréglementation.

M. Landry: Cela revient un peu à regarder dans une boule de cristal, mais . . .

[Texte]

Mr. Tobin: I put the question this way because going in the other direction would be even more cumbersome.

Mr. Landry: I think in bottom line we would predict a degeneration of our competitive advantage relative to other transportation systems. Generally any private enterprise will compete where the competition is. Where it is not, we are afraid that any person in a monopoly economic situation would use it for profit maximization. This may not be in the best interest of the entire port. We would see an eroding of our competitive position.

Mr. Tobin: When you promote the shared-roadbed concept—I do not know but I am sure it is not new; it is not the first time you have probably talked about it—what has been historically the response of governments and Crown corporations like the CTC or the RTC in the past to the proposal? What difficulties are we as a committee going to run into when we go back to Ottawa to look at this or to put it to CN?

Mr. Landry: Generally the responses have always been that it is not necessary. Things are regulated; services are regulated; the public interest shall be protected, we are told. I guess this why we are raising it.

If you are going to encourage competition and allow for a competitive environment to exist, you now have to look at it in a different light. Any of the previous requirements for it may not have been there. Any of the previous arguments against it are all going to be different. *Freedom to Move* presents dramatic changes in the status quo. I think all such ideas have to be looked at. We can no longer just look at ideas that we have dismissed in the past.

Mr. Camille Gallant (Director of Liaison, Halifax Board of Trade): Mr. Chairman, if I may just elaborate a bit further in response to your first question. We are not talking only about the port of Halifax here. Whatever erosion is involved in the port of Halifax is going to also erode the economy of the Atlantic provinces. The port of Halifax is an essential factor in terms of generating trade for a wide back and forth... We generate about 25% of the traffic in the region at the port of Halifax. If you have an erosion of the core economic activity within the port, particularly in connection with the railroad connection being negative in the sense of the whole context, then you are going to have a situation where the economy of the region is eroded. This is a secondary effect, which really causes a lot of concern in the region.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, this was the answer I was looking for the first time around. Let me ask this question. I understand the recommendation to the committee, given the scenario you have outlined. It is rational and seems to make sense.

[Traduction]

M. Tobin: Je vous ai posé cette question ainsi, parce que cela aurait été encore plus compliqué d'aborder le sujet de l'autre côté.

M. Landry: Je pense qu'on peut prédire que nous perdrons l'avantage relatif que nous avons par rapport aux autres systèmes de transport. En général, une entreprise privée cherche à rester concurrentielle là où elle a des concurrents. Là où il n'y a pas de concurrence, il est à craindre que toute entreprise bénéficiant d'une situation de monopole ne cherche à maximiser ses profits. Cela pourrait ne pas correspondre aux intérêts de notre port. Nous deviendrions moins concurrentiels.

M. Tobin: Quand vous préconisez l'idée de la voie partagée—je n'en suis pas certain, mais je pense que cette idée n'est pas entièrement nouvelle; ce n'est probablement pas la première fois que vous en parlez—quelle est la réaction du gouvernement et des sociétés de la Couronne, par exemple celle de la CCT ou du CTCF? À quels obstacles notre comité doit-il s'attendre à se heurter quand il présentera cette idée à Ottawa et au CN?

M. Landry: En général, on nous répond qu'une telle mesure n'est pas nécessaire. On nous dit que les choses sont réglementées, que les services sont réglementés, que l'intérêt public sera protégé. Je suppose que c'est la raison pour laquelle nous soulevons le sujet.

Si l'on compte encourager la concurrence et permettre au marché d'être concurrentiel, il faut examiner les choses dans une nouvelle perspective. Il se peut que les faits justifiant une telle mesure n'existaient pas tous auparavant. Il se peut que les arguments avancés contre cette mesure soient tous différents des arguments antérieurs. *Aller sans entraves* représente un changement radical. Je pense qu'il faut examiner toutes ces idées. Nous ne pouvons nous contenter de simplement examiner des idées que nous avons rejetées par le passé.

M. Camille Gallant (directeur des services de liaison, Chambre de commerce d'Halifax): Monsieur le président, j'aimerais, si vous le permettez, faire quelques précisions en réponse à votre première question. Nous ne parlons pas uniquement du port d'Halifax ici. Tout ce qui touchera le port d'Halifax touchera également l'économie des provinces de l'Atlantique. Le port d'Halifax est à l'origine de 25 p. 100 environ du trafic de la région. Si l'activité économique fondamentale du port est touchée, notamment en ce qui concerne la question des services ferroviaires, ce sera l'économie de la région qui sera touchée. C'est là un effet secondaire qui inquiète bon nombre de personnes dans la région.

M. Tobin: Monsieur le président, voilà la réponse que je cherchais tout à l'heure. Laissez-moi poser une autre question. Je comprend la recommandation que vous avez présentée au Comité, dans le contexte du cas de figure que vous avez indiqué. Cette recommandation est rationnelle et paraît logique.

[Text]

• 1605

I wonder why you also go the route of recommending to the committee that third-party access presumably go as far as recommending to the Minister, and the Minister accepts, that Montreal-Halifax be declared a shared roadbed, which would allow CP access to that line, so you would not have the foolish situation of trying to negotiate joint-line rates for vast distances. Assuming that we go that far, then why do you go the next step and then say there ought to be third-party access, that non-railway companies can own or lease equipment and run their operations over this line as well? It seems to me, being the devil's advocate, assuming you were to get shared access or shared roadbed, to go with third-party access you would be defeating your own cause in some sense, because you might put those major carriers—CN, CP—in a position where small operations would come in and cream off the best and ultimately down the road we would end up with maybe not the best service but the worst service in the world. What justification is there for making this recommendation?

Mr. Jack Bathurst (Chairman, Port and Harbour Subcommittee, Halifax Board of Trade): May I answer that question, please. Basically, I think the volume of traffic going through the Port of Halifax at the moment to Montreal is sufficient for one railroad to handle it efficiently, effectively and cost effectively. I think two railroads would perhaps find it difficult to split that traffic and still maintain the same low level of cost. On the other hand, certain shipping lines do, in the United States where they have higher volumes, run their own container trains. Now, what we are looking for is not to state that this must be. What we are looking for is a clause which allows it to happen should the economic circumstances justify it. In other words, supposing we had a transport company here that could consolidate all the containers coming through the port to get the volumes, and then they could operate their own trains at a cheaper rate than either CN or CP.

Mr. Tobin: If I understand you correctly, then what you were really looking for is a guillotine that hangs there to be used if necessary, but not necessarily.

Mr. Bathurst: I think we are looking for that even in the shared-roadbed situation.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Bathurst: I think what we have to have here is rather like this thing in the Canada Shipping Act about user pay. It says there that for the purpose of defraying the costs and so on, the Governor in Council may make regulations, and it is that permissive type of clause they are looking for us on. That there may be. It is possible. The present shared-roadbed in the present act is not quite sufficient.

Mr. Tobin: Okay, Mr. Chairman. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Angus.

[Translation]

Je me demande pourquoi vous recommandez également que des tiers aient accès à l'emprise des chemins de fer, pourquoi vous nous demandez de recommander au ministre de faire de la ligne Montréal-Halifax une voie partagée, ce qui donnerait au CP l'accès à cette ligne, de sorte que vous n'auriez pas à négocier des taux de ligne conjointe sur de très grandes distances. En supposant que nous fassions cette recommandation au ministre, pourquoi allez-vous encore plus loin en disant que ces lignes devraient être accessibles à des tiers, c'est-à-dire que des compagnies non ferroviaires devraient avoir le droit d'y exploiter leur propre matériel ou du matériel loué? Il me semble, si vous me permettez de me faire l'avocat du diable, que, si vous obtenez le artage de la voie, vous risquez d'aller à l'encontre de vos propres objectifs dans une certaine mesure, car les grandes compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire le CN et le CP, pourraient être concurrencées par de petites entreprises qui leur enlèveraient la partie la plus lucrative du marché, de sorte que, par la suite, au lieu d'avoir le meilleur service au monde, vous auriez en fait le pire. Pourquoi avez-vous fait cette recommandation?

M. Jack Bathurst (président, sous-comité du port, chambre de commerce d'Halifax): Si vous le permettez, je répondrai à cette question. Je pense que le trafic qui passe actuellement par Halifax à destination de Montréal est suffisant pour qu'une seule compagnie de chemin de fer puisse l'acheminer de façon efficiente, efficace et rentable. À mon avis, il serait difficile à deux compagnies de se partager ce trafic sans devoir augmenter le prix. Par contre, certaines compagnies maritimes exploitent leurs propres trains de conteneurs aux États-Unis, où le trafic est plus important. Nous ne demandons pas nécessairement que cela se produise au Canada. Tout ce que nous voulons, c'est une clause qui le permette si les circonstances économiques le justifient. Autrement dit, si une compagnie de transport de notre région pouvait regrouper tous les conteneurs passant par Halifax, elle aurait un volume suffisant pour exploiter ses propres trains à un taux plus intéressant que ceux du CN ou du CP.

M. Tobin: Donc, si je vous comprends bien, ce que vous voulez, c'est une guillotine prête à servir au besoin, mais pas nécessairement.

M. Bathurst: Je pense que c'est ce que nous voulons, même dans le cas du partage de la voie.

M. Tobin: Oui.

M. Bathurst: Ce qu'il nous faut, à mon avis, c'est une clause comme celle qui figure dans la Loi sur la marine marchande à propos des frais payés par l'usager. On y dit que, pour couvrir les coûts, etc. . . , le gouverneur en conseil peut édicter des règlements. Voilà le genre de clause que nous voulons. Une clause qui dit «il est possible que . . . ». Il ne suffit pas que la loi en vigueur prévoie le partage de la voie.

M. Tobin: Parfait. C'est tout, monsieur le président. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus, à vous.

[Texte]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, you make reference on page 6 that, among other things, the Port of Halifax costs make it extremely competitive and attractive when compared to some U.S. east coast ports. What is the difference per tonne we are talking about? Are we talking about cents or are we talking about dollars in terms of the ability of Halifax to compete against some eastern American ports?

Mr. Bathurst: Actually, we are talking considerable dollars, because of the labour costs, because of the pilotage costs, because of the berthing costs—the costs for a ship to come into Halifax. This includes pilotage, berthing, ropes and moorings. The handling of the cargo itself is considerably less by, I would say—may I ask somebody who is in the audience here to give me the actual figure? Patricia, could you give the figure on the difference in costs of handling? It is hundreds of dollars, is it? It is, literally.

Mr. Angus: Hundreds of dollars a tonne?

Mr. Bathurst: A container.

Mr. Angus: A container, okay.

Mr. Bathurst: The landed cost of that in central Canada then becomes a function of the inland transport link. On a deregulation through New York, you can land a container possibly cheaper from the inland transport side into central Canada than you can via Halifax. The Americans are very conscious of this and they are trying to cut their port costs to become that much more competitive. So our rail cost is our vital cost.

• 1610

Mr. Angus: As long as the Government of Canada does not increase the port costs. They are proposing, through the Canada Shipping Act amendments, to charge back some of the dredging, navigational aids, those kinds of costs.

Mr. Bathurst: That would be fine for us, sir. We would welcome that 100%, because we have the lowest pilotage costs; we have no dredging, we have no ice breaking. Please, government, do it!

Mr. Angus: We look for balance in this country, Mr. Chairman.

The Chairman: You got your answer, Mr. Angus.

Mr. Angus: Right, try it on somebody else.

You indicate in your brief that you want joint running rights on the CN line to Halifax. Would it be fair to say that you also want to see the joint running rights on the line to Saint John?

Mr. Landry: No reason to object to that.

Mr. Angus: You figure it would be fair for them as well, even though this morning we learned that some of the people from there are quite happy to undercut your considerably if they could.

[Traduction]

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 6 de votre mémoire, vous indiquez, entre autres, que les coûts du port d'Halifax rendent ce port très concurrentiel et très intéressant par rapport à certains ports américains de la côte est. Quelle serait la différence par tonne? S'agit-il de quelques sous ou de dollars?

M. Bathurst: Il s'agit en fait d'une grande différence, étant donné les coûts de la main-d'œuvre, les coûts de pilotage, les coûts d'amarrage, bref tous les coûts payés par un navire venant à Halifax: pilotage, amarrage, cordages et mouillage. Même la manutention de la cargaison coûte considérablement moins cher. Me permettez-vous de demander à quelqu'un de me donner les chiffres exacts? Patricia, pourriez-vous m'indiquer à combien se chiffre la différence dans les coûts de manutention? Il s'agit bien de centaines de dollars, n'est-ce pas? C'est bien cela.

M. Angus: Des centaines de dollars par tonne?

M. Bathurst: Non, par conteneur.

M. Angus: Par conteneur, bon.

M. Bathurst: Le coût des marchandises livrées à un point du centre du Canada dépend des frais de transport terrestre. Maintenant que les transports américains sont déréglementés, il revient probablement moins cher de transporter un conteneur jusqu'au centre du Canada en passant par New York qu'en passant par Halifax. Les Américains en sont fort conscients et essaient de réduire leurs coûts portuaires pour devenir encore plus concurrentiels. C'est pourquoi nos frais ferroviaires ont tellement d'importance.

M. Angus: Dans la mesure où le gouvernement n'augmente pas les coûts portuaires. Il est question de modifier la Loi sur la marine marchande pour faire payer par les usagers une partie des frais de dragage, des aides à la navigation, etc.

M. Bathurst: Cela ne nous inquiète nullement. En fait, nous en sommes entièrement partisans, car nous avons les coûts de pilotage les moins élevés, nous n'avons pas besoin de dragage, nous n'avons pas besoin de brise-glace. Que le gouvernement le fasse!

M. Angus: Nous cherchons un certain équilibre dans ce pays, monsieur le président.

Le président: Vous avez votre réponse, monsieur Angus.

M. Angus: Oui, essayez avec quelqu'un d'autre.

Vous indiquez dans votre mémoire que vous voulez des droits de parcours communs sur la ligne du CN qui va jusqu'à Halifax. Êtes-vous partisans des mêmes droits sur la ligne allant jusqu'à Saint-Jean?

M. Landry: Nous n'avons aucune raison de nous y opposer.

M. Angus: Vous pensez qu'il serait juste que Saint-Jean bénéficie des mêmes avantages, alors que nous avons appris ce matin que certains de vos concurrents de Saint-Jean seraient ravis de vous couper l'herbe sous le pied s'ils le pouvaient.

[Text]

In your brief, you are telling us that, while you understand the need for perhaps some modernization of the existing rules and regulations, you still believe there is a need for some kind of regulation framework to provide some control.

Mr. Landry: I do not know if we are necessarily saying that. We are all in favour of the competitive environment that is attempting to be created in **Freedom to Move*. What we are saying is, how are you going to extend it to us? We are saying, yes, competition; but where is it here? And we are saying that by deregulating and still maintaining a monopoly service, you have put us in a worse position.

Mr. Gallant: We have had examples of that in the past in Halifax. CN serves us on the rail line in a monopolistic situation, on the one hand, and then, on the other hand, becomes involved with CAST in promoting container service into Montreal. We are convinced that, if the truth were known, it would be to the detriment of the Port of Halifax. The Port of Montreal has the advantage of all these free services, such as was referred to earlier—ice-breaking, dredging and the rest of the . . .

I am just convinced that, having observed it before, in the future, in a deregulated situation, we have to have access to some type of arbiter or third-party process. The CTC, as recognized by everybody, has been a cumbersome agency. I believe we can do better than that and get something that allows us to pursue an appeal, where people are injured by this in a non-regulated situation, under deregulation.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Suluk.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman.

On page 3, you mention that your favourite position is likely to be seriously eroded in the aftermath of deregulation. Even in the Territories we have the same kind of problems, where Rankin Inlet and Hudson Bay want to be the centre of everything. Frobisher Bay, up in the southern Baffin area, aspires to the same position, to the exclusion of everybody else or all the other communities. We are supposed to be a free and democratic society and yet every region, if not every city, wishes to be favoured. Do you not think this is our biggest problem, our need to be the most favoured centre, or to have everything at the exclusion of every other region in Canada?

• 1615

Mr. Bathurst: No, sir, I do not think we are asking that at all. What we are looking at are the changes taking place in ocean shipping which are dictating that the ships will call at fewer and fewer ports. It is quite possible that Conrail can set up for instance, a major container terminal at Chautauqua, something like that, and most of our central Canadian cargoes will start going through New York or Baltimore.

As has been explained before, in the Atlantic region it is essential for us to have frequent and adequate efficient

[Translation]

Dans votre mémoire, vous indiquez que, tout en comprenant la nécessité d'une mise à jour des règles et règlements en vigueur, vous pensez qu'il faut conserver une certaine part de réglementation afin d'avoir un degré de contrôle.

Mr. Landry: Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est nécessairement ce que nous avançons. Nous sommes tous partisans du marché concurrentiel que cherche à créer *Aller sans entrave*. Nous nous demandons simplement comment le gouvernement compte nous en faire profiter. Nous sommes partisans de la concurrence, mais où est-elle? Nous cherchons à faire valoir que la déréglementation nous mettra dans une position encore plus difficile, si le monopole des services est maintenu.

Mr. Gallant: Nous en avons eu l'expérience à Halifax. Le CN nous offre des services ferroviaires monopolistes et, dans un même temps, se lie avec CAST et fait la promotion des services de conteneurs jusqu'à Montréal. Pour dire les choses comme elles sont, nous sommes convaincus que cela porterait préjudice au port d'Halifax. Le port de Montréal bénéficie de tous les services gratuits dont on parlait tout à l'heure: services de brise-glaces, de dragage, etc . . .

Je suis convaincu que, dans un marché déréglementé, il nous faut pouvoir avoir recours à un arbitre quelconque ou à un tiers. Comme tout le monde l'admet, la CCT s'est avéré un organisme inefficace. Je pense qu'il serait possible de faire mieux et de créer un organisme d'appel auquel pourront s'adresser ceux qui auront été lésés à la suite de la déréglementation.

Mr. Angus: C'est tout, merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Suluk, à vous la parole.

Mr. Suluk: Merci, monsieur le président.

À la page 3, vous dites que la déréglementation risque de réduire sérieusement les avantages dont vous bénéficiez. Même dans les Territoires, nous avons le même genre de problème: Rankin Inlet et Hudson Bay veulent être le centre de tout. Frobisher Bay, au sud de la région de Baffin, cherche à avoir la même position, à l'exclusion de toutes les autres localités. Nous sommes censés vivre dans une société libre et démocratique et pourtant chaque région, si ce n'est chaque ville, veut être favorisée. Ne pensez-vous pas que ce besoin que manifeste chaque région d'être la région privilégiée, de tout avoir aux dépens de toutes les autres régions du Canada, constitue notre problème le plus sérieux?

M. Bathurst: Non, monsieur, ce n'est pas du tout ce que nous demandons. L'évolution des transports maritimes est telle que les navires feront de moins en moins escale. Il est tout à fait possible que Conrail, par exemple, construise un terminus important de conteneurs à Chautauqua, et la plupart des marchandises en provenance du centre du Canada passeront par New-York ou Baltimore.

Comme nous l'avons déjà expliqué, il est essentiel que la région Atlantique ait accès à des services de transport mari-

[Texte]

shipping services to diverse market areas overseas. We only generate about 25% of the cargo which is sufficient to induce a shipping line to come to this region—for example, Halifax or St. John's—and therefore are dependent for the other 75% of the cargo on central Canadian cargoes.

We are not asking to be a favoured region. What we are asking is that we can get into a situation where we can compete with the diversion of cargoes through U.S. ports and keep the necessary shipping services to this region which will enable...

Michelin comes here; a major employer, a major manufacturer. The government gives them inducement, taxbreaks and things like that, as part of the inducement policies of the government to get them here. If they are going to stay here they have to have access to foreign markets and to have their imports coming in adequately. They cannot afford it coming in through New York or something and they cannot afford it coming through Montreal where it has got to be back-hauled all the time. We are not asking for a favoured status per se, what we are asking for is the ability to be able to compete with the diversion of cargo to U.S. ports from central Canada.

Mr. Suluk: Right now you are not in the position to compete.

Mr. Bathurst: We are just completing at the moment, because although our rail costs are higher than the U.S. rail costs, our port costs are lower so that the overall thing is in balance. In a deregulated environment our concern is that the rail costs are likely to increase and if the rail costs increase, the total overall cost of moving through Halifax will go up to the extent that it is cheaper to go through New York.

Mr. Belsher: Would the confidential contracting for the rail sector not act as an incentive for a more competitive rate in view of the fact that their counterparts across the borders, across the lines, have confidential contracts to get things to central Canada?

Mr. Bathurst: You do have it stated in the thing that you have to charge compensatory rates anyway, even though you are confidential.

Mr. Belsher: This is what we are asking.

Mr. Bathurst: I understand, sir, that the question of the formula used for calculating compensatory rail rates is under revision. What that is going to be, I do not know. All we are doing here is to voice our alarms. I am not trying to get into it specifically. The compensatory rail rate must be charged and CN assures us—we try and work very closely with CN and have periodic meetings with them with the port commission—that they are literally at rock bottom price right now, even allowing the volume discount prices of 18,000 containers a year from each shipping line. Therefore, under the compensatory ruling at the moment, there can be no reduction in rail

[Traduction]

time fréquents et efficaces pour faire le lien avec divers marchés étrangers. Nous ne pouvons expédier qu'environ 25 p. 100 du volume de marchandises nécessaires pour justifier une escale dans notre région, par exemple, à Halifax ou à Saint-Jean, Terre-Neuve, et nous dépendons donc du centre du pays pour les trois quart du volume que nous ne pouvons fournir.

Nous ne demandons pas que l'on privilégie notre région. Nous essayons de faire modifier la situation pour que nous puissions faire concurrence aux ports américains où l'on achemine nos marchandises et nous essayons de conserver les services de transport maritime dans notre région pour permettre...

La société Michelin vient s'installer ici; c'est un gros employeur, un fabricant important. Le gouvernement les encourage de diverses façons, par les dégrèvements fiscaux ou autres, dans le cadre de politiques incitatives pour encourager les industries à s'installer ici. Si cette société doit rester, elle devra avoir accès aux marchés étrangers et devra pouvoir importer ce dont elle a besoin sans problèmes. Cette société ne peut se permettre d'importer des marchandises qui doivent passer par New-York ou par Montréal, d'où il faudra ramener les marchandises. Nous ne demandons pas un statut privilégié, mais nous voulons être compétitifs face au détournement des marchandises des ports du centre du pays vers les ports américains.

M. Suluk: Vous n'êtes pas compétitifs à l'heure actuelle.

M. Bathurst: Nous sommes tout juste capables de rester dans la course, car bien que nos coûts de transport ferroviaire soient plus élevés que les coûts comparables aux États-Unis, nos frais portuaires sont moins élevés, ce qui compense les premiers. Nous craignons que la déréglementation ne fasse augmenter les coûts du transport ferroviaire, et si cela devait arriver, le coût global d'expédition des marchandises par Halifax augmentera tellement qu'il en coûtera moins cher de passer par New-York.

M. Belsher: Est-ce que les contrats confidentiels dans le secteur ferroviaire n'encourageraient pas les compagnies à pratiquer des taux plus compétitifs puisque leurs homologues américains profitent de contrats confidentiels pour expédier des marchandises au centre du Canada?

M. Bathurst: Vous dites dans votre mémoire que vous devez pratiquer des taux compensateurs de toute façon, même si vous pouvez passer des contrats confidentiels.

M. Belsher: C'est ce que nous demandons.

M. Bathurst: Je crois savoir, monsieur, que la formule utilisée pour le calcul des tarifs ferroviaires compensateurs fait l'objet d'une révision. Je ne sais quel en sera le résultat. Nous ne pouvons qu'exprimer nos craintes. Je ne tiens pas à entrer dans les détails sur cette question. Les tarifs ferroviaires compensateurs doivent être pratiqués et le CN avec qui nous travaillons en étroite collaboration, et avec qui nous nous réunissons périodiquement, ainsi qu'avec les autorités portuaires, nous assure qu'ils sont le moins élevés possible à l'heure actuelle, même si l'on tient compte de l'escompte au volume accordé pour 18,000 conteneurs par année à chaque société de

[Text]

rates beyond what they are at the moment. They will go up and up.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

• 1620

The Chairman: Did you really get your answer? I do not think you did. Let me try to put it, because I was going to ask the question if someone else did not ask it.

You said on page 6 of your brief that you are a competitor for the U.S. ports. Different things balance out and you are competitive. Therefore, your rail rates, I guess, have to be competitive to maintain the balance. As I understood the question, and anyway it is in my mind . . . You mentioned Conrail may be able to take traffic away from Halifax, and yet the American railways have confidential contracts. Do you not think the people here, to make sure the traffic still comes to the port of Halifax, should also have the benefit of confidential contracts? You are very silent about confidential contracts, other than the third-party appeal procedure.

Mr. Bathurst: I will agree with you that confidential rates would be a good idea. But the point is that it is not clear to me from *Freedom to Move* whether a confidential rate can be below compensatory rates.

The Chairman: This is one of the basic questions, I guess.

Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much.

You have mentioned you meet with CN regularly and so on. Have they made a concentrated effort to gather a larger market share than they have had?

Mr. Gallant: They have the whole market share in Halifax.

Mr. Cochrane: Right.

Mr. Gallant: I mean, they own it.

Mr. Cochrane: Okay. But they are assuring you that it is at rock-bottom prices. Do you agree?

Mr. Gallant: I believe, under the circumstances, they are doing a fairly good job. But we observe that the Halifax-Montreal line is utilized in terms of its capacity at approximately somewhere in the area of 30%. We observe this promotion of the Montreal port in connection with the CAST situation in the past, which is a *fait accompli* now in terms of what has happened to CAST. Also we observed the cutting of rates in the Montreal-Toronto-Chicago area and the increasing of rates on the Halifax-Montreal line at the same time. It is difficult to say why this sort of situation occurred. They were looking for more cargo in the U.S. in terms of the Toronto-Chicago situation. We are at a loss to understand as to whether, on a deregulated situation, they would really work hard for us.

[Translation]

transport maritime. Donc, en vertu de la règle qui régit les tarifs compensateurs à l'heure actuelle, on ne pourra apporter d'autres réductions aux tarifs ferroviaires. Ils ne peuvent qu'augmenter.

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Avez-vous vraiment obtenu une réponse à votre question? Je ne pense pas. Permettez-moi de la poser aussi, car j'allais la poser si personne d'autre ne l'avait fait.

A la page 6 de votre mémoire, vous dites que vous faites concurrence aux ports américains. Les frais portuaires moins élevés compensent les tarifs ferroviaires plus élevés, ce qui vous permet d'être compétitifs. Donc, vos tarifs ferroviaires doivent être compétitifs pour maintenir cet équilibre. Si j'ai bien compris la question . . . Vous avez dit que Conrail arriverait peut-être à réduire à son profit le nombre de navires qui font escale à Halifax, et pourtant les compagnies ferroviaires américaines ont des contrats confidentiels. Ne pensez-vous pas que pour maintenir le volume du trafic maritime à Halifax, les gens d'ici devraient aussi pouvoir profiter des contrats confidentiels? Vous n'avez rien dit au sujet de ces derniers, sauf pour la procédure d'appel de la part des tiers.

M. Bathurst: Je pense comme vous que les tarifs confidentiels seraient une bonne chose. Mais je n'arrive pas à saisir, à la lecture du document *Aller sans entraves*, si un tarif confidentiel peut être fixé au-dessous des tarifs compensateurs.

Le président: Cela me paraît une question fondamentale.

Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Je vous remercie beaucoup.

Vous nous disiez que vous rencontriez régulièrement des représentants du CN. Ont-ils vraiment tenté de manière soutenue d'obtenir une plus grande part du marché?

M. Gallant: Ils détiennent tout le marché à Halifax.

M. Cochrane: C'est exact.

M. Gallant: Ils possèdent tout.

M. Cochrane: Je vois. Mais ils vous garantissent que leurs tarifs ont été réduits au minimum. Le pensez-vous?

M. Gallant: Je pense que compte tenu des circonstances, ils se débrouillent assez bien. Mais nous notons que la ligne Halifax-Montréal a un taux d'utilisation d'environ 30 p. 100. Nous avons noté que le terminus de conteneurs CAST a permis de promouvoir le port de Montréal dans le passé, et les avantages engendrés par le CAST sont maintenant un fait accompli. Nous avons aussi noté que les tarifs ont été réduits dans la région circonscrite par Montréal, Toronto et Chicago, alors que les tarifs pour le parcours Halifax-Montréal ont augmenté au même moment. Il est difficile d'expliquer comment ce genre de situation a pu se produire. Le CN tentait de décrocher plus d'affaires aux États-Unis en réduisant les tarifs sur la ligne Toronto-Chicago. S'il y avait déréglementation, nous ne savons pas vraiment s'ils travailleraient fort pour nous.

[Texte]

What we suspect would happen is that they are going to work hard in those areas where there is high volume. They would consider us to be a difficult area to administer. We would lack the dedication or the proper resources to really promote the traffic links that are there for us, and hence the effect on the whole Atlantic region.

Mr. Cochrane: In light of this, you are advocating that there be double usage of the track with CN and CP.

How does CN getting into the business or your request that CP get into the business enhance CN's role to spend money for capital acquisitions or upgrading of facilities and so on? How would all this make it more competitive as far as the price is concerned? If you are going to take the limited market and divide it by two, I do not understand how CP's use of the tracks for CN would make your situation any better.

Mr. Gallant: Competition.

Mr. Landry: I guess what we are requesting, which may have been referred to a little earlier, is that threat of competition in many cases creates as much honesty as actual competition. What we are afraid of is a completely unregulated monopoly with no threat of competition or actual competition; and with no competitive pressures on keeping the rates down.

Mr. Cochrane: But you currently have such a situation now and you are not vastly upset with the rate.

Mr. Gallant: Oh, no. There has been considerable pressure on the rates from Halifax westward to the point where some of our container lines have said that, if this continues, they are going to consider abandoning Halifax and going to the U.S. Do not misunderstand me; we have a very fragile situation considering the balance of keeping our port charges down and our efficiency up—and that being only a part of this whole linkage between Halifax into central Canada. The rail component of those costs is a major feature of the whole system, and CN has never opened its books to us or to the CTC with respect to the costs involved in running that service, but has met the market—and if I am expressing some satisfaction with CN, it is because so far it seems to have gone along, but there has always been a lot of pressure on it.

Particularly at the Board of Trade, sometimes we get classified as being CN baiters—or CN bashing in the sense of fed bashing—but we are at the end of this long ribbon of steel and we are not informed as to whether they are doing well or not. Generally we think we are because the port seems to be doing not too badly, depending on the economy. But in a non-regulated situation, when we observe what has happened in the past, we are very wary.

[Traduction]

Nous pensons que le CN concentrera ses efforts sur les régions où le volume des marchandises est très élevé. Ils nous verraient comme une région difficile à administrer. Nous n'avons pas l'équipement spécialisé ni les ressources voulues pour promouvoir les liaisons éventuelles, ce qui se répercute sur toute la région de l'Atlantique.

M. Cochrane: Vous recommandez donc qu'il y ait usage commun des rails par le CN et le CP.

Mais comment est-ce que les nouvelles activités du CN, ou votre demande que le CP aussi participe à ces nouvelles activités, pourraient encourager le CN à investir dans l'infrastructure ou à renouveler son matériel? Comment sa position concurrentielle, au niveau des prix, serait-elle améliorée? Si vous voulez diviser en deux un marché déjà limité, je ne vois pas comment l'utilisation des rails du CN par le CP améliorerait votre situation.

M. Gallant: La concurrence.

M. Landry: Comme nous l'avons peut-être dit un peu plus tôt, la menace de la concurrence peut parfois pousser à l'honnêteté, tout comme la concurrence effective, et c'est ce que nous recherchons. Ce que nous craignons, c'est un monopole complètement déréglementé où il n'y aurait ni concurrence réelle, ni possibilité de concurrence éventuelle; la concurrence qui fait baisser les tarifs serait absente.

M. Cochrane: Mais, c'est votre situation à l'heure actuelle, et le tarif ne semble pas vous troubler particulièrement.

M. Gallant: Ce n'est pas le cas. Des pressions considérables se sont exercées sur les tarifs dans l'Ouest, à partir de Halifax, à un point tel que certains expéditeurs qui utilisent des conteneurs et qui font escale chez nous, nous ont fait savoir que si cela devait continuer, ils pourraient cesser de venir à Halifax et passer par les États-Unis. Comprenez-moi bien; nous avons beaucoup de mal à maintenir l'équilibre fragile entre nos frais portuaires que nous ne voulons pas augmenter, et notre efficacité que nous ne voulons pas voir diminuer—et ce ne sont là que certains des facteurs dont il faut tenir compte si l'on veut discuter du rôle que joue Halifax en tant que point d'entrée des marchandises qui sont expédiées vers le centre du pays. Les tarifs ferroviaires sont un élément majeur du système dans son ensemble, et bien que le CN n'ait jamais, ni pour nous, ni pour la Commission canadienne des transports, fait la lumière sur ses coûts d'exploitation, il arrive à desservir le marché—et si j'exprime une modeste satisfaction à l'égard du CN, c'est parce qu'il a réussi jusqu'à maintenant à surnager, malgré les pressions énormes qui s'exercent de tout temps sur cette société.

On nous accuse parfois, à la Chambre de commerce notamment, de critiquer indûment le CN, pour le plaisir—mais nous n'avons aucun droit de regard sur cette société, et nous sommes mal informés quant à la façon, bonne ou mauvaise, dont elle mène ses affaires. Nous sommes satisfaits, en général, parce que le port semble relativement rentable, selon la conjoncture économique. Mais la déréglementation

[Text]

Mr. Cochrane: You make one comment—that because it is a monopolistic position, it could not be expected to allocate capital resources and provide the same level of maintenance and investment in infrastructure, state-of-the-art equipment and levels of service to shippers as it would in other areas of the country—but yet, if you bring CP in . . . and obviously you are going to expect that CN is going to do all those things you want to see done for a smaller percentage of the market share.

Mr. Bathurst: I do not think we are quite coming from that angle, sir. I think where we are coming from is that what we must have incorporated in the new Transportation Act is the capability that if CP, for argument's sake, can perceive an opportunity to come in and undercut CN on something, then it will do so; or if it can provide a higher level of service.

We are not suggesting that CP . . . nobody can compel CP to run on that joint roadbed and come to Halifax. They are a private enterprise and there is no reason why they should come in unless there is a dollar to be made on it. Therefore, I think what we are looking at is the perception that competition—the permissive thing I mentioned—that the other railroad can come in because it is a joint roadbed and that if necessary, a third party can consolidate everything—consolidate the trains, load the trains and do everything else—and CN ends up by hooking and hauling; something like that. But that permission must be in the act, so we are not trying to legislate the CP. Obviously, we cannot.

Mr. Cochrane: I guess I just cannot see how, if there is barely enough there for one to make a good profit from it—and you are complaining about what might happen with regard to the state of their yards and maintenance and so on of their facilities—I just cannot see how sharing that market with someone is going to make them upgrade for a smaller percentage of the market that is out there. I must be missing something.

Mr. Gallant: Well, we are talking about competitive forces and market forces, and if CN is not providing the proper level of service and is charging too much for poor service, a proper and an appropriate competitive force should be able to come along and recognize that—particularly where we have a strong geographic advantage—and pick it up and show CN how to make money.

Considering the CN structure and how it is would not be stuck with in terms of its cost structures, etc. and how it perceives and views its cost structure; in that sense, if we want to assure ourselves the new legislative framework has the background that will allow a future competitor to come in—and if it is there and it is threatened, then CN may continue to

[Translation]

proposée nous porte à être très prudents, compte tenu de ce qui s'est produit dans le passé.

M. Cochrane: Dans l'une de vos observations, vous dites que parce que cette société détient un monopole, on ne pourrait s'attendre à ce qu'elle fasse des dépenses d'immobilisations comparables à celles qu'elle fait ailleurs, et la même chose vaut pour l'entretien, l'investissement dans l'infrastructure, l'achat d'équipement moderne et la qualité du service offert aux expéditeurs. Pourtant, si le CP devait s'installer dans la région . . . vous vous attendrez, bien sûr, à ce que le CN fasse toutes les choses précitées malgré le fait qu'il aurait une plus petite part du marché.

M. Bathurst: Nous n'envisageons pas les choses précisément de cette façon, monsieur. Nous voulons que la nouvelle loi sur les transports contienne une disposition qui permette au CP d'offrir un service s'il pense pouvoir l'offrir à un tarif inférieur à celui du CN, ou s'il pense pouvoir offrir un service de meilleure qualité.

Nous ne proposons pas que le CP . . . personne ne peut forcer le CP à utiliser les rails du CN et à venir s'installer à Halifax. C'est une entreprise privée, et elle n'a aucune raison de s'intéresser à notre région s'il n'y a pas de bénéfices à faire. Mais nous voudrions que la concurrence soit possible, et soit perçue comme possible—comme il y a mise en commun des rails, qu'il soit compris qu'il est possible que l'autre service ferroviaire décide d'offrir des services; si nécessaire, on pourrait charger un tiers de tout consolider—de consolider les trains, de faire le chargement et tout ce qui s'ensuit—et le CN n'aurait plus qu'à s'occuper de raccorder les wagons et de déplacer les marchandises; on pourrait partager les tâches d'une manière ou d'une autre. Mais il faut que cette possibilité soit prévue par la loi; nous ne proposons donc pas de forcer le CP à s'y établir par un texte de loi. De toute façon, nous ne le pouvons pas.

M. Cochrane: Mais s'il y a tout juste de quoi pour permettre à une seule société ferroviaire de tirer des bénéfices raisonnables de ces activités . . . et vous craignez qu'elle ne néglige ses gares de marchandises, et l'entretien de son matériel ou de ses installations—je ne vois pas comment le fait de partager son marché avec une autre société l'encouragerait à renouveler son matériel pour desservir une plus petite part du marché. Il y a quelque chose qui m'échappe.

M. Gallant: Eh bien, nous discutons des forces de la concurrence et du marché, et si le CN ne fournit pas des services d'une qualité suffisante et prend trop cher pour des services de piètre qualité, il devrait être possible de laisser jouer la concurrence en permettant à une autre société de saisir l'occasion—surtout là où les avantages géographiques sont indéniables—d'offrir un meilleur service à moindre prix, et de faire la leçon au CN.

Il faut tenir compte de la structure du CN et du fait qu'elle contient de nombreux éléments qu'un concurrent ne retiendrait peut-être pas, car il aurait peut-être une structure de coûts entièrement différente; nous voulons nous assurer que la nouvelle loi contiendra une disposition qui permette à un concurrent éventuel d'offrir des services dans la région—si cette possibilité existe et peut devenir une réalité, le CN

[Texte]

keep its socks up to its knees with respect to the service we are getting.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cochrane. Mr. Benjamin.

Mr. Bathurst: May I just continue on that one, please? I think a classic example of this is that CN used to handle the haul-at-cost traffic; Montreal, Toronto, Chicago. They just lost the contract now to CP. Two competing forces are coming in there and CN has just lost the contract.

• 1630

Mr. Benjamin: Obviously it is a matter of the competition the Halifax port faces with other eastern seaboard ports, particularly the U.S. ones. Is that competition not equally applied to CN, so it is not in their best interests to do a poor job of serving the Halifax port by way of too high a rate or insufficient service? The competition that applies to the port also applies to CN. Otherwise they have a defunct piece of track from Montreal to Halifax. Is that not correct?

Mr. Gallant: I wish they had exhibited that type of attitude when they bought CAST and promoted container shipping up the river into Montreal as opposed to promoting their line from Halifax to Montreal and promoting the port here. That is what defeats me every time I come up against CN, with everybody being satisfied with the status quo.

Mr. Benjamin: But you did say you could not fault them for having done a bad job or anything like that.

Mr. Gallant: At that time we certainly did fault them. Our board was very strong in its objections.

• 1635

Mr. Benjamin: You just said a few minutes ago that you thought CN was doing a pretty good job.

Mr. Gallant: Right now as we observe it, it is going along fairly smoothly. We just got a new shipping line here in the port and CN certainly had something to do with that. From time to time they manage to pull a rabbit out of the hat, but it is still very fragile and the shipping lines are . . .

Mr. Benjamin: On the matter of joint track usage and roadbed charges, this committee, the Canadian Transport Commission, the Minister . . . his two predecessors have had some bitter experiences over how both railroads have done in Via Rail with their costing formulas—everything in there including the water for the president's whiskey. What you are saying is that we will need to retain a regulatory regime that will enforce reasonable roadbed charges so that either railroad will not try to overcharge the other one in the use of their tracks. You want a continuation of that kind of a regulatory regime.

[Traduction]

s'efforcera peut-être de maintenir le niveau des services qu'il offre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cochrane. Monsieur Benjamin.

M. Bathurst: Puis-je poursuivre sur ce même sujet? Ce qui illustre parfaitement les propos que nous venons d'entendre, je pense, c'est le fait que le CN transportait autrefois les marchandises comptabilisées au coût; Montréal, Toronto, Chicago. Il vient de perdre ce contrat au profit du CP. La concurrence a joué et le CN vient de perdre le contrat.

M. Benjamin: Manifestement, la concurrence que doit affronter le port de Halifax de la part d'autres ports de la côte est, notamment les ports américains, est un facteur important. Cette pression de la concurrence ne s'exerce-t-elle pas également sur le CN, et n'en va-t-il pas de son intérêt d'offrir un bon service à bon prix au port de Halifax? Le CN, tout comme le port, doit faire face à cette concurrence. Sinon, les rails de Montréal à Halifax ne seront plus utilisés. N'est-ce pas exact?

M. Gallant: Ils ne semblaient pas beaucoup se soucier de la concurrence quand ils ont acheté le terminus de conteneur Cast et encouragé le transport maritime des conteneurs en empruntant le fleuve jusqu'à Montréal, plutôt que d'encourager l'utilisation de leurs voies de Halifax à Montréal, et, partant, d'encourager notre port ici. C'est ce que je rencontre à chaque fois que je m'en prends au CN: Tout le monde est satisfait du statu quo.

M. Benjamin: Vous avez pourtant dit que vous n'aviez pas de critique à formuler à l'égard des services qu'ils offrent, par exemple.

M. Gallant: Nous avons certainement formulé des critiques à leur endroit à ce moment-là. Notre conseil s'est opposé formellement à leurs activités.

M. Benjamin: Vous avez dit il y a quelques minutes que le CN faisait du bon travail.

M. Gallant: Pour l'instant, tout semble aller convenablement. Une nouvelle compagnie de navigation utilise notre port, et le CN y est certainement pour quelque chose. De temps en temps, cette sorte de miracle arrive, mais la situation est encore très fragile et . . .

M. Benjamin: En ce qui concerne l'utilisation conjointe des voies et les frais à imposer, l'expérience passée a laissé aux deux prédécesseurs du ministre actuel un souvenir plutôt désagréable, les deux compagnies de chemins de fer essayant de facturer à Via Rail tous les frais qu'elles pouvaient imaginer. Selon vous, il faut maintenir le système actuel, prévoir par voie de règlement des frais d'utilisation raisonnable et éviter ainsi aux compagnies de chemins de fer de demander aux utilisateurs de leurs voies un prix excessif.

[Text]

Mr. Gallant: The reason is that it is hard to deal with your competitor when he owns the store. It just does not make sense.

Mr. Benjamin: I wonder what an airline or trucking company would say, if they were the only operator in a community with the infrastructure, and a competitor would be allowed to come in and share the use of their facilities.

Mr. Gallant: It is done all the time, sir, if I may. The highway, in case of trucking.

Mr. Benjamin: The road belongs to the taxpayers.

Mr. Gallant: The railroad bed is the highway, and it should not be considered otherwise when there is only one railroad, in terms of giving us the rights to use it. In the trucking industry there are multi-use terminals; there are tractors hauling different trailers; there are all kinds of examples of that.

Mr. Benjamin: Okay. Now, one final point. My colleagues are tired of my raising this, but we keep getting this mythology. Under 'Crown Corporations' you suggest the government must go much further and set out firm directives, and without the benefit of access to the public purse. Are you gentlemen not aware that the government of the day in 1975-76 gave both CN and Air Canada firm directives that they no longer would have access to the public purse, that they would have to generate their own capital; that no additional equity would be put into them, and that it has really been amiss for the last eight years; that there is not a bottomless pocket, as somebody said earlier today? They have to operate on their own, period. What is wrong with the firm directive that is already in place? There is no more benefit to a public purse for CN than there would be if Canadian Pacific were on the verge of going belly-up. No national government of any political stripe would dare allow it to happen. It is only in that context; but in terms of their operations for the last eight years, they have a firm directive. With a few exceptions—here are subsidies for branch lines in western Canada for both railroads—but other than that, they do not have access to the benefit of the public purse; they are on their own. Why would you keep perpetuating this myth? I think it is a bogeyman and this has been carried on in certain circles in this country far too long.

Mr. Landry: I would comment that the suggestions covered in that area perhaps refer to the TerraTransport situation in Newfoundland. The fueling and the trucking association of the—the losses incurred by CN in that side versus private trucking companies being offset, versus other . . . I have read some of the previous documents of this committee, and I do not want to bore your time with that argument. There are other parties who I feel know that a lot . . .

[Translation]

M. Gallant: Pour une raison très simple, c'est qu'il est bien difficile de traiter avec votre concurrent lorsqu'il est le propriétaire du magasin. C'est une situation absolument insensée.

M. Benjamin: Imaginez une compagnie aérienne ou une compagnie de camionnage qui exploite à elle seule une collectivité. Vous venez lui dire qu'un concurrent est autorisé à s'installer et à utiliser ses installations. Quelle sera sa réaction, à votre avis?

M. Gallant: Mais, monsieur, c'est ce qui se fait continuellement, par exemple avec les autoroutes, dans le cas du camionnage.

M. Benjamin: Oui, la route appartient aux contribuables.

M. Gallant: La voie ferrée est l'équivalent de l'autoroute. C'est ainsi qu'il faut la considérer lorsqu'il n'y a qu'une seule voie ferrée, et les droits de l'utiliser devraient être les mêmes que pour l'autoroute. Dans l'industrie du camionnage, il existe des terminaux qui sont utilisés à plusieurs fins; il y a, par exemple, des tracteurs qui sont utilisés pour déplacer différentes remorques.

M. Benjamin: Très bien, un dernier point. Mes collègues et moi-même sommes fatigués de le soulever, mais il faut bien essayer de mettre fin à ce mythe. Lorsque vous parlez des sociétés de la Couronne, vous proposez que le gouvernement aille plus loin, émette des directives fermes et prive ces sociétés de l'argent du contribuable. Vous devriez savoir qu'en 1975-1976, le gouvernement de l'époque a donné au CN et à Air Canada les fermes directives dont vous parlez, qu'il leur a demandé de ne plus compter sur l'argent du contribuable ni sur un autre apport en capital, mais de se financer par elles-mêmes. Vous devriez savoir que les choses ne vont pas si mal depuis huit ans et qu'on ne peut vraiment pas parler de tonneaux percés, comme quelqu'un l'a dit plus tôt aujourd'hui. Elles ne peuvent tableer que sur elles-mêmes, un point c'est tout. Qu'y a-t-il à redire aux fermes directives déjà en vigueur? Le Canadien National n'a pas plus accès à l'argent du contribuable que le Canadien Pacifique, si cette dernière société se trouvait sur le point de faire faillite. Dans ce cas, aucun gouvernement national, quelle que soit sa couleur, n'oserait laisser faire. Mais c'est bien la seule circonstance où le gouvernement interviendrait; en ce qui concerne l'exploitation, depuis huit ans il existe des directives fermes. À part quelques exceptions—par exemple des subventions accordées aux deux sociétés de chemins de fer pour des lignes d'embranchement dans l'Ouest du Canada—mais à part cette exception, elles ne reçoivent plus aucun sou du contribuable, elles sont totalement laissées à elles-mêmes. Alors pourquoi continuer à faire peur aux Canadiens et à maintenir cette fable que certains milieux se plaisent à répéter depuis trop longtemps.

M. Landry: À mon avis, ce qui vient d'être dit a peut-être un rapport avec TerraTransport de Terre-Neuve. Le problème était le carburant. Le CN subissait des pertes à ce titre puisque les sociétés de camionnage recevaient une compensation . . . J'ai pris connaissance des travaux antérieurs du Comité, mais je ne veux pas vous ennuyer actuellement avec cette question.

[Texte]

• 1640

Mr. Benjamin: But surely Terra was not CN's idea. That is an obligation placed upon it by the Government of Canada and by the terms of Confederation with Newfoundland. I would bet you a nickel that CN would be happy to get out of it and let somebody else do it. Why blame CN for something that was not of their making?

Mr. Landry: I believe there is another body examining that question at the present time.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Colleagues, I am going to call the next witness. We have two more scheduled witnesses, and three other parties who have come against all the rules, but will be heard. My thought is that we have the scheduled witnesses in the usual order. As far as the non-scheduled witnesses, I am throwing out for consideration that they be given 15 minutes to include making their presentation and questioning. We have absolutely no time tomorrow because we are catching a plane at 6.05 p.m. and we have some politicians in here tomorrow afternoon, and they may not be quite as succinct as some other witnesses. So there is no opportunity tomorrow. And so they can start to direct their minds as to what they want to say and how they want to say it. We have been going for over seven hours now, and while the members have come and gone for pits stops and for sandwiches, the staff has been working very hard. So if I have your agreement to that, that is the way we will continue to proceed.

Thank you very much, Mr. Landry, and the Board of Trade of Halifax.

Mr. Landry: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I am glad you did not get into that ideological debate with Mr. Benjamin. There have been three capitalizations already, and the tooth fairy does believe in Santa Claus.

We now call the Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Chamber of Commerce, represented by Mr. Fred Beirsto. Welcome, Mr. Beirsto. You have seen the procedure, so would you please give us an overview, and then we will get into the questions. Hopefully, members appreciate the time and their questions will be short, succinct and factual and not cover other parameters.

Mr. Fred Beirsto: (Member, Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Chamber of Commerce): Thank you very much. Not being a politician I will be succinct. I will, if you would allow, go through my brief.

I am here representing, jointly, the Fredericton Chamber of Commerce and the City of Fredericton. They have both seen and approved this brief.

[Traduction]

M. Benjamin: Le CN n'est pas à l'origine de *Terra Transport*. Le gouvernement du Canada lui a imposé cette solution qui s'explique sans doute par les conditions de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Mais je suis prêt à vous parier que le CN serait très heureux de s'en débarrasser et de laisser quelqu'un d'autre s'en occuper. Aussi, pourquoi blâmer le CN pour quelque chose qui n'est pas de son fait?

M. Landry: Je crois comprendre que cette question est actuellement examinée par un autre groupe.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Mesdames et messieurs, je vais maintenant appeler les témoins suivants. Nous en avons deux qui sont prévus, et trois autres qui contre toutes les règles établies, se sont présentés, mais nous les entendrons. Mon idée était de recevoir les témoins prévus à l'horaire de la façon habituelle. Quant aux autres, je vous propose de leur consacrer 15 minutes pour leur exposé et les questions. Nous n'avons absolument aucun moment à leur consacrer demain, car nous prenons l'avion à 18h05 et nous aurons auparavant reçu les hommes politiques, qui risquent d'être plus prolixes que les autres témoins. Ce soir est donc le seul moment qui nous reste pour les recevoir. Je le leur dis pour qu'ils puissent préparer ce qu'ils veulent nous dire. Voilà maintenant sept heures de suite que nous travaillons, et si les membres du Comité ont pu s'évader pour de courtes pauses, le personnel a travaillé très dur. Donc, avec votre accord, nous procéderons de cette façon.

Monsieur Landry, je vous remercie beaucoup vous et la Chambre de Commerce de Halifax.

M. Landry: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Je suis heureux que vous ne vous soyez pas engagé dans ce débat idéologique avec M. Benjamin. Il y a déjà eu trois capitalisations, et certains croient encore au Père Noël.

Nous appelons maintenant à la table des témoins le Comité conjoint des transports de la ville et de la Chambre de Commerce de Fredericton, représenté par M. Fred Beirsto. Bienvenue, monsieur Beirsto. Vous avez vu comment nous procédons. Aussi, je vous demanderai de bien vouloir nous donner un aperçu de votre opinion, et ensuite nous vous poserons des questions. J'espère seulement que les membres du Comité, conscients de l'heure, poseront des questions brèves, venant au fait et s'en tenant strictement à la question étudiée.

M. Fred Beirsto (membre, Comité conjoint des transports de la ville et de la Chambre de Commerce de Fredericton): Merci beaucoup. Je ne suis pas homme politique, je serai donc bref. Avec votre permission, je vais vous donner connaissance de mon mémoire.

Je représente ici la Chambre de Commerce de Fredericton et en même temps la ville de Fredericton, qui toutes les deux ont vu et approuvé le mémoire.

[Text]

I want to thank you for the opportunity of sitting before you and I, as I said, will try to be succinct. In fact, the letter that was directed to me by the committee indicated I would be here for an hour, and I feared because my total knowledge of the subject could not possibly last that long, and so I am glad it is going to be short.

The Air Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce welcomes the opportunity to present to the House of Commons Standing Committee on Transport its views and some comments on the regulatory reform proposals outlined in the document entitled *Freedom to Move*.

The Air Transportation Committee was formed in 1985. It consists of citizens from the greater Fredericton area who are major users of the air transportation system, and who, therefore, have a direct interest in the quality of air service available to and from the city. The mandate of this committee is to closely monitor developments in the air transportation industry and, in particular, to monitor the level of service provided at Fredericton airport, with a view to making recommendations regarding the interests of the citizens of the greater Fredericton area with respect to air service.

We recognize that the mandate of the standing committee in these hearings is to examine the totality of the *Freedom to Move* recommendations from a number of different perspectives. However, because of the terms of reference of this committee, this brief will only address those proposals which will impact upon the air transportation industry itself.

• 1645

The Chairman: Now you are going to give us the highlights.

Mr. Beairsto: This committee wishes to go on record as being strongly in support of most of the initiatives proposed in the *Freedom to Move* document. It is difficult to quarrel with the policy objectives and the basic principles and philosophy on which the reform proposals are based. Many of the specific proposals appear to offer the prospect of significant improvement in the efficiency of the transportation industry in Canada. There is no question that Canadians must continue to strive to improve upon what is already an excellent transportation system as a means of achieving economic growth in both domestic and international markets. Clearly modernization of our regulatory system and processes offers perhaps the greatest potential in terms of future improvements to the transportation system.

Despite our overall positive impressions on the *Freedom to Move* proposals, it is our intention to use the limited time available to us in these hearings to express certain concerns this committee has in terms of how the air transportation reform proposals will impact upon the quality of air services in Atlantic Canada and in particular in the City of Fredericton. Nevertheless, we would not want this brief to be construed as being one opposed to the general thrust of the *Freedom to Move* document.

[Translation]

Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant vous, et, je le répète, j'essaierai d'être bref. Dans la lettre d'invitation que j'ai reçue, il était précisé que je comparais devant le Comité pendant une heure, ce qui a suscité chez moi quelques craintes parce que ma connaissance du sujet ne semblait pas me permettre de tenir aussi longtemps. Je suis donc heureux que ce soit plus bref.

Le comité des transports aériens de la ville et de la Chambre de Commerce de Fredericton est heureux de pouvoir présenter au Comité permanent des transports de la Chambre des communes son opinion et ses réactions sur les propositions de réforme exposées dans le document intitulé *Aller sans entraves*.

Le comité des transports aériens a été constitué en 1985. Il est formé de citoyens de la région métropolitaine de Fredericton qui sont les grands usagers des transports aériens et qui, de ce fait, s'intéressent directement à la qualité des services aériens disponibles dans la ville. Le mandat de notre comité est d'examiner étroitement l'évolution de l'industrie des transports aériens et, en particulier, de contrôler le niveau de services fournis à l'aéroport de Fredericton dans le but de faire des recommandations sur le service aérien dans l'intérêt des citoyens de toute l'agglomération de Fredericton.

Nous savons que le Comité de la Chambre des communes a pour mandat d'examiner l'ensemble des recommandations faites par le document *Aller sans entraves*. Mais, à cause du mandat précis qui est le nôtre, notre mémoire ne touche que les propositions relatives au transport aérien.

Le président: Passez maintenant aux grandes lignes de votre mémoire.

M. Beairsto: Le comité tient à souligner d'abord qu'il est fermement en faveur de la plupart des mesures proposées par le document *Aller sans entraves*. Il serait difficile de trouver à redire aux objectifs de la réforme et aux principes qui la sous-tendent. Nombre des mesures pratiques proposées laissent entrevoir une amélioration importante de l'efficacité des transports au Canada. Il ne fait pas de doute que les Canadiens doivent s'efforcer d'améliorer leur excellent système de transport pour obtenir une croissance économique sur les marchés intérieur et international. La mise à jour des règlements en vigueur dans ce domaine permet sans conteste d'entrevoir des améliorations importantes du système.

Malgré ce jugement d'ensemble positif, nous utiliserons le temps limité dont nous disposons pour exprimer un certain nombre de craintes que les propositions de réforme font naître quant à la qualité des services aériens dans la région Atlantique du Canada et en particulier à Fredericton. Mais il ne faudrait pas conclure de nos observations que nous nous opposons aux grandes lignes du document.

[Texte]

The Chairman: We will end it right there, Mr. Beairsto. On page 11, I do not mind you reading that, you have the summary. You have two thrusts to this brief. Members can read the brief as well as you can, with respect. It is going to be part of the record. Really, if we get into questions and answers it is much better than just a monologue from either the chairman or the witness. If you are intending to read the whole thing then I am going to be very strict in questions on the time. Every witness was told they had 10 minutes to give an overview, and every witness knows that.

Mr. Beairsto: That is right, Mr. Chairman. I did not expect to be longer than 10 minutes, however . . .

The Chairman: To read it?

Mr. Beairsto: That is correct.

The Chairman: Okay, just try. Keep going.

Mr. Beairsto: I appreciate very much that I may be cutting into the time. However, I would hope you would also appreciate my position. I am an individual here sent by a committee, and I am not very happy with just using my own words. As these are the words that were approved by the committee, I would like to deliver them to you, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, carry on.

Mr. Beairsto: Under the proposed regulatory regime, air carriers will enjoy almost total freedom to enter and exit markets, to rationalize their operations in terms of equipment used, points served, and frequency of service, and to price their services consistent with market conditions. This increased freedom will almost certainly bring with it greater innovation and creativity in the development of service price offerings. However, it also poses many risks for air travellers in Atlantic Canada.

Cross-subsidization of domestic airline services has been an important feature of Canadian airline regulation. We in Atlantic Canada have benefited greatly from this regulatory policy, because undoubtedly many of the services in this region have not generated sufficient revenue to cover their fully allocated costs. However, these services were possible because the carriers were granted a degree of regulatory protection from competition in more lucrative markets. In the same theme, there has been and should continue to be an unwritten policy that a national airline should serve all provincial capital cities.

Under the almost totally deregulated environment in which carriers will be operating in the future, they can be expected to modify their route structure and service offerings to obtain the strongest possible competitive position. It is obvious that in this scenario the pattern in the Atlantic region could change dramatically. Our major concern is how rationalization of the air transportation system will affect our services to and from central Canada. The City of Fredericton has already seen a significant deterioration in its service. The only evening flight from Montreal to Fredericton arrives at approximately 10 p.m. Connections to Halifax do not permit same-day return service with sufficient time to conduct activities in Halifax.

[Traduction]

Le président: Nous allons en terminer là, monsieur Beairsto. Il est inutile que vous lisiez à la page 11, puisque vous nous avez résumé les deux points principaux de ce mémoire. Les membres du Comité pourront le lire, il sera d'ailleurs porté au compte rendu. Je préférerais que nous passions à la période de questions, car si vous continuez à lire, vos 10 minutes y passeront et il ne vous restera plus de temps pour les questions.

M. Beairsto: Monsieur le président, je ne comptais pas y passer plus de 10 minutes, mais . . .

Le président: Pour le lire?

M. Beairsto: Oui.

Le président: Bon, allez-y.

M. Beairsto: Je comprends votre position, mais j'aimerais que vous compreniez également la mienne. Je représente ici un comité, et plutôt que de recourir à l'expression personnelle de mon opinion, je préfère utiliser les mots et les phrases approuvés par le comité. C'est pourquoi je voudrais vous lire le mémoire, monsieur le président.

Le président: Très bien, allez-y.

M. Beairsto: Dans le système proposé, les transporteurs aériens jouiront d'une liberté presque totale; ils pourront entrer sur un marché ou en sortir, rationaliser leurs opérations comme ils l'entendront, qu'il s'agisse de l'équipement utilisé, des points desservis ou de la fréquence du service, ils pourront enfin fixer les prix en fonction des conditions du marché. Cette liberté nouvelle sera certainement source d'innovations et de créativité, particulièrement en ce qui concerne les prix offerts. Elle n'est pourtant pas sans risque pour les utilisateurs des services aériens dans la région Atlantique.

La pratique de la subvention croisée en faveur des services aériens intérieurs a joué un grand rôle dans le système actuel de réglementation des services aériens au Canada. La région Atlantique en a grandement bénéficié, car il ne fait aucun doute que nombre de ces services sont incapables de couvrir totalement leurs coûts par les recettes de fonctionnement. Ces services restaient pourtant possibles parce que les transporteurs, protégés des concurrents par le règlement, pouvaient s'introduire sur des marchés plus lucratifs. De la même façon, il était entendu, sans que cela soit écrit nulle part, qu'une ligne nationale devait desservir toutes les capitales provinciales.

Dans l'hypothèse où les services aériens échapperaient presque totalement à la réglementation, les transporteurs seraient à l'avenir libres de modifier leur itinéraire et leurs services pour renforcer leur position concurrentielle. La situation de la région Atlantique pourrait donc changer du tout au tout. Nous nous demandons avec inquiétude quel sera l'impact de cette rationalisation sur nos services à destination et en provenance du centre du Canada. La ville de Fredericton a déjà constaté une détérioration sensible des services offerts. Le seul vol du soir de Montréal à Fredericton arrive approximativement à 22 heures. Compte tenu des correspondances avec Halifax, il n'est pas possible de faire un aller-retour dans

[Text]

Already there is much speculation about replacement of some trunk and regional services with commuter operations using turbo-prop aircraft feeding passengers into a major hub such as Halifax to connect with trunk services to central Canada and beyond. This is based on the reasonable assumption that in the new environment service frequency, aircraft routing, and aircraft size will be governed by the magnitude of demand in each market. Clearly this natural response of carriers to the open market is likely to make them more efficient if they make the proper strategic decisions. However, it does not necessarily follow that the efficiency gains realized by the carriers will be translated into economic gains for that region. On the contrary, the economy of the region could suffer greatly if business travellers are not able to have access to good-quality air service at a reasonable cost.

In this region, it is clear that the air service hub will be Halifax. While this committee is not opposed to the prospect of greater frequency of inter-regional air service using turbo-prop aircraft, we are extremely concerned about the prospect of having a greater proportion of our air service to and from central Canada through Halifax. The travel time would be longer, the cost would almost certainly be higher and the reliability of services may deteriorate.

• 1650

The City of Fredericton cannot afford to see a decrease in its jet services to Montreal, Ottawa, Toronto and the west of Canada. The history of local commuter air services in this region does not give us much confidence in their ability to fill any gaps left by the regional and trunk carriers. There are many obstacles which must be overcome in order to mount a successful commuter operation. For example, can a commuter operator produce air fares low enough to divert passengers away from the surface mode alternatives? In many segments in Atlantic Canada this is difficult to achieve because the distances between centres are too short and the highways are of relatively high standards.

The history of unsuccessful attempts at establishing local air services in the region, particularly in the Province of New Brunswick, provides ample evidence of the inherent difficulties in sustaining a viable operation. It is our understanding that there are currently a number of applications before the CTC which, if approved, will result in the start up of new commuter air services. The short-term prospects for improvements of inter-regional air services therefore appears very bright. A major question mark, however, is how long will they last, what will be the long-term results, how many of these carriers can survive, will government assistance be required in order to render these operations viable and will it be forthcoming?

The *Freedom to Move* document states that the government would resort to subsidies only in cases of urgent necessity, where services to isolated communities have been disrupted. It is hard to imagine that air services at the City of Fredericton would be eligible for subsidy in this area.

[Translation]

la même journée et d'avoir à Halifax suffisamment de temps pour mener des activités.

On parle déjà beaucoup de remplacer certaines lignes régionales actuelles par un système qui consisterait à transporter les voyageurs, à l'aide d'appareils à turbopropulseurs, jusqu'à un centre régional, par exemple Halifax, d'où ils seraient transportés vers le centre du Canada. On estime en effet à juste titre que, dans l'hypothèse d'une déréglementation, c'est l'importance de la demande de chaque marché qui dictera la fréquence du service, l'itinéraire et l'importance des appareils. Il est clair que les transporteurs, s'ils prennent les bonnes décisions, aboutiront à une plus grande efficacité. Mais il n'est pas sûr que ce gain d'efficacité pour les transporteurs se traduira par des gains économiques pour la région. Bien au contraire, si les hommes d'affaires ne disposent pas d'un service aérien de qualité à un prix raisonnable, l'économie de la région risque d'en souffrir beaucoup.

Il est évident que, dans la région Atlantique, le centre d'un tel service sera Halifax, le comité ne s'oppose pas à ce qu'on envisage une plus grande fréquence de services aériens interrégionaux à l'aide de turbopropulseurs; mais la perspective de devoir passer davantage par Halifax pour nous rendre dans le centre du Canada ou en revenir nous inquiète beaucoup. Le voyage serait plus long, les prix plus élevés, et la fiabilité des services beaucoup moindre.

La ville de Fredericton ne peut se permettre de voir diminuer le nombre de ses services aériens directs sur Montréal, Ottawa, Toronto et l'Ouest du Canada. Par le passé, les services aériens locaux se sont montrés, dans cette région, incapables de remplacer le vide laissé par les transporteurs régionaux et nationaux. Pour réussir une opération de ce genre, il faut surmonter de nombreux obstacles. Par exemple, il faut pouvoir offrir des prix assez bas pour concurrencer les transports de surface. Dans de nombreuses parties de la Région Atlantique, c'est difficile parce que les distances entre les centres ne sont pas très élevées et que les autoroutes sont relativement bonnes.

Les tentatives faites pour créer des services aériens locaux dans la région, particulièrement dans la province du Nouveau-Brunswick, se sont, par le passé, soldées par des échecs, ce qui montre bien les difficultés inhérentes à une opération de ce genre. Nous croyons comprendre qu'un certain nombre de demandes ont été déposées auprès la CCT, et si elles sont approuvées, de nouveaux services aériens locaux seront lancés. 'A court terme, les perspectives d'amélioration des services aériens interrégionaux apparaissent donc bonnes. La question est de savoir combien de temps cela durera, et quels seront les résultats à long terme, combien de ces transporteurs tiendront le coup, et si l'aide du gouvernement sera nécessaire au succès de ces opérations et si elle sera offerte.

Selon le document *Aller sans entraves*, le recours aux subventions sera réservé aux cas d'urgente nécessité, quand les services des communautés isolés seront interrompus. On peut difficilement penser que les services aériens de la ville de Fredericton justifieraient une subvention de ce genre.

[Texte]

This committee does not have the answers to the questions posed above. Accordingly, it should not be surprising that the committee representing the capital city of New Brunswick has grave concerns about the long term prospects for air services in the region and in the city. We favour reliance on market forces to determine the supply and price of air transportation services where practical. However, the reality is that many of the markets in this region cannot support a high degree of competition. What is needed then is some form of safety net to ensure that air services do not deteriorate below an acceptable level.

In reading the *Freedom to Move* document, we are not convinced that adequate safeguards are in place in order to prevent a significant deterioration in air service, which could in turn inflict permanent damage on our economy. *Freedom to Move* proposes to eliminate ongoing regulation of air fares. One safeguard is retained. Fare increases can be reviewed and overturned or decreased if appealed. The government is unequivocal in its support for abandonment of the principle of cross-subsidy which has been so prevalent in the airline industry under the present regulatory regime. The argument is that passengers on profitable routes are denied the benefit of competition and therefore must pay higher fares in order to pay the subsidy on marginal or uneconomic runs.

The concern of this committee with respect to air fares is obvious. Although fare increases can be overturned, it is clear that the government expects adjustments in air fares to occur and to reflect market conditions. Without question, many of the thin markets in Atlantic Canada can anticipate significant upward adjustments. Indeed, we understand that this has been the experience in most low density routes in the United States since deregulation. Many inequities in terms of cost per distance travelled have emerged. It therefore seems reasonable to expect that Atlantic Canada air travellers will face similar inequities as the carriers adjust their pricing strategies to reflect market conditions.

Another concern of this committee is related to air freight, which is especially important for many of the firms involved in the services and distribution business. With reduced passenger service will come a lower level of service in the air freight sector. This will in all probability be reflected by higher rates, increased time delays and reduced capacity. These conditions will result in economic hardships to a large sector of the business community.

To summarize, there is a considerable risk that Atlantic Canadians could face both deteriorating air service in many markets and significantly higher costs of air travel. We hope we are wrong. We hope that deregulation will provide a much improved air transportation system throughout the country. However, we think the risks are considerable and that many centres of the region, such as Fredericton, could be losers rather than winners in this new environment.

[Traduction]

Le Comité n'a pas de réponse aux questions qu'il pose. Il n'est donc pas surprenant qu'il nourrisse de graves inquiétudes quant aux perspectives à long terme des services aériens offerts à la région et à la ville. Chaque fois que c'est possible, nous préférons que ce soit les forces du marché qui déterminent l'existence et le prix des services de transport aérien. Mais, il faut se rendre à l'évidence, dans notre région de nombreux marchés sont incapables de supporter la concurrence. Il nous faut donc une sorte de filet de sécurité pour que les services aériens ne se détériorent pas en dessous d'un niveau acceptable.

La lecture du document *Aller sans entraves* ne réussit pas à nous convaincre que des garanties suffisantes existent pour éviter une dégradation importante des services aériens et par voie de conséquence, de notre économie. Le document propose de supprimer la réglementation des prix des services aériens. Une garantie est cependant maintenue en cas d'augmentation, la décision peut faire l'objet d'un appel, et l'augmentation refusée ou diminuée. Le gouvernement abandonne sans aucune équivoque le principe de l'interfinancement qui a joué un si grand rôle dans l'industrie des transports aériens dans le système actuel. Ce principe, dit-on, pénalise les passagers qui utilisent les lignes rentables, en ce qu'il les oblige à payer des prix plus élevés pour subventionner les lignes marginales ou non rentables.

Le Comité s'inquiète de cette question des prix. Même si une augmentation peut éventuellement être refusée, il est clair que le gouvernement s'attend à des ajustements en fonction des conditions du marché. Cela signifie que, dans la Région Atlantique, il faut s'attendre à des augmentations importantes sur les marchés qui ne sont pas très fournis. En fait, nous croyons comprendre que c'est exactement ce qui s'est passé sur les lignes à faible densité des États-Unis après la déréglementation. On s'est aperçu que le rapport coût/distance variait énormément selon les lignes. On peut donc raisonnablement s'attendre à ce que le même phénomène se produise sur les lignes aériennes de la Région Atlantique du Canada, puisque les transporteurs ajusteront leurs prix en fonction des conditions du marché.

Le Comité s'inquiète également du fret aérien, qui est particulièrement important pour de nombreuses firmes de service et de distribution. La réduction du service voyageurs entraînera une réduction du service des transport des marchandises. Il s'ensuivra selon toute probabilité une augmentation des prix et des délais, une réduction de la capacité, et finalement des difficultés pour un large secteur de l'activité économique.

En résumé, les Canadiens de la Région de l'Atlantique risquent fort de voir leur service aérien se détériorer dans de nombreux marchés et les prix, quant à eux, augmenter de façon importante. Nous voudrions pouvoir nous tromper. Nous espérons que la déréglementation entraînera une amélioration des transports aériens dans l'ensemble du pays. Cependant, nous maintenons que les risques sont considérables et que, dans cette affaire, de nombreux centres de la région, comme Fredericton, pourraient se retrouver perdants.

[Text]

We are willing to participate in this deregulation experiment. However, the situation must be carefully monitored so that brakes can be applied if rationalization of the air transportation system begins to inflict economic hardship on the region. The crucial linkage between the transportation system and regional economic development has been a carefully guarded tenet of transportation policy in this region. Government intervention in the transportation system has been prominent because transportation was used not just as a means of satisfying the needs of shippers and passengers but also as an instrument of national policy to achieve certain economic objectives.

• 1655

It is this committee's impression that the *Freedom to Move* document de-emphasizes the use of transportation as a policy instrument. The current philosophy seems to be that transportation is a derived demand resulting from the locational preferences of users. It follows that the transportation system should be shaped by demand considerations alone. This appears to pre-empt the possibility of using transportation as a catalyst to economic development. Furthermore, it can be implied that, if changes in the transportation system due to market forces create economic hardships for a centre such as Fredericton, then this must be accepted as the inevitable result of the market allocating transportation resources in the most efficient manner.

This committee cannot accept any de-emphasis in the importance of transportation as an instrument of economic development in any future revisions to the National Transportation Act. If the market fails, we must be prepared to subordinate the interests of carriers to the interests of the public. This means that changes to the transportation system following deregulation must be carefully monitored. The communities themselves will have to shoulder a large portion of the responsibility for monitoring their transportation services. The committee on which I sit has a mandate to perform such a role with respect to the air transportation system in Fredericton.

However, it must be recognized that monitoring alone will not solve any problems which emerge. We must be assured that the players who will participate in whatever regulatory system remains following enactment of revisions to the National Transportation Act will be sensitive to expressions of concern about the impact the transportation system is having on the economy of a particular region. This means we must be guaranteed the right to a free hearing on such public interest matters.

The *Freedom to Move* document clearly expresses the need for a more streamlined, open and accessible regulatory system and appeals process. However, the document does not guarantee that regional economic development considerations will be important criteria in any future investigations undertaken by the new regulatory agency. Hence, this committee feels that the proposed revisions to the National Transportation Act must include recognition of the principle that transportation is a key to regional economic development.

[Translation]

Nous sommes tout à fait prêts à participer à cette expérience. Cependant, il faudrait pouvoir surveiller la situation avec soin et, éventuellement apporter des correctifs, si la rationalisation du système se traduit par des difficultés économiques pour la région. En effet, jusqu'ici, on a toujours cru qu'il existait un lien étroit entre le système de transport et le développement économique régional. Si l'intervention gouvernementale dans les transports a été si importante, c'est parce que son action ne s'est pas bornée à satisfaire les besoins des transporteurs et des passagers, mais qu'elle a voulu être un instrument de politique nationale en vue de la réalisation d'un certain nombre d'objectifs économiques.

Le Comité a l'impression que le document enlève aux transports une grande partie de leur rôle politique. Le principe semble actuellement de vouloir subordonner les transports aux préférences des utilisateurs. Il doit refléter la demande, et la demande seulement. Dans ces perspectives, il n'est donc plus question d'utiliser les transports comme moyen de développement économique. Plus, on peut en déduire que, si des changements apportés au système de transport à cause des forces du marché se traduisent par des difficultés économiques pour un centre comme Fredericton, par exemple, il faut accepter cela comme la conséquence inévitable d'une réallocation plus efficace des ressources.

Le Comité ne peut admettre que l'on se fonde sur un présupposé de ce genre pour modifier à l'avenir la Loi nationale sur les transports. Si le marché se montre défaillant, nous devons être prêts à subordonner les intérêts des transporteurs à ceux du public. En conséquence, il faut surveiller avec soin les changements qui interviendront dans les transports à la suite de la déréglementation. Il appartiendra, pour une grande part, aux collectivités de remplir cette fonction de surveillance. Le Comité dont je fais partie a pour mandat de jouer ce rôle en ce qui concerne les transports aériens à Fredericton.

Il faut cependant admettre que la surveillance ne suffira pas à elle seule à résoudre les problèmes qui surviendront. Nous devons avoir l'assurance que, une fois la Loi nationale sur les transports révisée, tous ceux qui joueront un rôle de réglementation seront sensibles aux conséquences du système de transport sur l'économie d'une région. Cela veut dire que l'on doit garantir au public le droit de se faire entendre sur ce sujet.

Le document montre très bien qu'il faut moderniser le système de réglementation et le processus d'appel, qu'il faut les rendre plus ouverts, plus accessibles. Cependant il ne garantit nullement que le nouvel organisme de réglementation donnera au développement économique régional l'importance qui convient dans ses travaux futurs. Aussi le Comité estime-t-il qu'il faut, dans ce travail de révision de la loi, reconnaître que le transport est une des clés du développement économique régional.

[Texte]

Another objective of the national transportation system in the minds of a large segment of the population is that the system should be a vehicle to enhance interchange between our people from coast to coast. This objective can be achieved only if all citizens have equal access to a reasonable level of air service, which is priced such that no one region pays a penalty because of location or population density.

We have put forward two major thrusts in this brief. First, we believe there is a need for substantial reform in the present system of regulating the air transportation system in Canada. We further believe that reform will produce many positive benefits for users of the transportation system. The other major thrust is the expression of concern that the regulatory reform proposals with respect to air transportation do not reflect adequate recognition of the nature of the air transport markets in Atlantic Canada. We are especially concerned that the citizens of Fredericton may be faced with both deteriorating air service and significantly higher costs of air service. If this indeed is the long-term result, the economy of the greater Fredericton area will suffer, as will many other communities in this region.

The government appears to be strongly committed to almost total deregulation of the air transportation system in Canada. It does not seem worth while, therefore, to propose at this stage a more cautious approach to regulatory reform. Accordingly, it will be essential that community organizations such as this committee carefully monitor development in the transportation system under the new regulatory regime. It is also essential that the government be prepared, on their part, to respond quickly in the future if it is brought to their attention that deregulation-induced changes in the transportation system are inflicting economic hardships on a particular city and/or region. The only way we can be assured of this commitment is to obtain statutory recognition of the principle that transportation is a key to regional economic development.

In conclusion, this committee believes we have no choice but to participate in this regulation experiment and to do all we can to ensure that it works to our advantage. In return, we ask that the government give us a guarantee that a safety net will be available if the experiment fails for communities such as the City of Fredericton. I thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: You have been on for 16 minutes.

Mr. Beairsto: That is not too bad.

The Chairman: Did you want a question, Mr. Tobin?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am always willing to follow the chairman's advice and guidance, but I want to make a comment and ask a question. I think this group, on behalf of whom the witness is speaking, has summarized the dilemma of the people of Atlantic Canada with respect to deregulation, which is that philosophically nobody would disagree with trying to get of the red tape and trying to make systems more efficient and applying dollars and equipment to their best use. But I think you summarize it on page 9 quite well when you say:

The current philosophy seems to be that transportation is a derived demand resulting from the locational preferences of

[Traduction]

Beaucoup de Canadiens pensent également qu'un système national de transport devrait permettre un échange plus poussé entre les Canadiens des différentes régions. On ne peut atteindre cet objectif que si tous les citoyens ont un égal accès à un service aérien raisonnable, à un prix qui ne pénalise aucune région à cause de sa situation ou de la faible densité de sa population.

Il y a deux idées essentielles dans notre mémoire. Premièrement nous croyons qu'une réforme substantielle du système actuel de réglementation des transports s'impose au Canada. Nous croyons aussi que la réforme aura des effets bénéfiques pour les utilisateurs de ces transports. Mais, et c'est notre deuxième idée, nous craignons que les réformes proposées ne tiennent pas compte de la nature particulière des marchés de transport aérien de la région Atlantique. Nous craignons particulièrement que le service aérien ne se détériore à Fredericton et que les prix ne subissent une augmentation importante. Si tel est bien le résultat à long terme de ces réformes, l'économie de toute la région de Fredericton en souffrira, de même que de nombreuses collectivités de la région.

Le gouvernement semble tout à fait déterminé à déréglementer totalement les transports canadiens. Il semble donc tout à fait inutile de proposer maintenant une réforme par étape. Devant l'inévitable, il importe que des organisations communautaires comme notre Comité surveillent avec soin l'évolution des transports sous le nouveau régime. Il importe aussi que le gouvernement soit prêt, quant à lui, à réagir rapidement si la déréglementation se traduit en définitive par des difficultés économiques pour une ville ou une région particulière. La seule manière d'obtenir cet engagement est de reconnaître dans la loi que le transport est la clé du développement économique régional.

En conclusion, le Comité n'a pas d'autre choix que de participer à cette évolution et de faire tout son possible pour qu'elle tourne à notre avantage. En retour nous demandons au gouvernement de prévoir une sorte de filet de sécurité pour le cas où l'expérience se traduirait par un échec pour des villes comme Fredericton. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Voilà 16 minutes que vous lisez.

M. Beairsto: Ce n'est pas si mal.

Le président: Vous aviez une question, monsieur Tobin?

M. Tobin: Monsieur le président, je suis toujours prêt à suivre les conseils du président, mais je voudrais faire un commentaire et poser une question. Le représentant de ce groupe me semble avoir particulièrement résumé le dilemme devant lequel les gens de la région Atlantique du Canada se trouvent. Personne ne peut s'opposer à ce qu'on diminue la paperasserie, à ce qu'on essaie de rendre les systèmes plus efficaces, à ce qu'on utilise au mieux l'argent et l'équipement. Mais vous résumez parfaitement la situation lorsque vous dites à la page 9, en substance:

Actuellement, le système des transports semble reposer sur le principe selon lequel la demande en matière de transport

[Text]

users. It follows that the transportation system should be shaped by demand considerations alone. This appears to preempt the possibility of using transportation as a catalyst to economic development.

That is an excellent summary

• 1705

You say on page 4 of your brief "The city of Fredericton has already seen a significant deterioration in its service". That is, air service. Would you care to comment on that for us? As you know, deregulation in the air industry has been going on for some time.

Mr. Beairsto: I do realize that. The fact is our air service has deteriorated somewhat even before deregulation. We used to have jet service, for instance, to the city and back. We used to have the ability to come to Halifax in the morning and do a day's business and go back in the evening. We do not have that any longer. I will rush out of here now to get back to Fredericton tonight.

I do not have the specifics on exactly how many planes are in and out of Fredericton, but the service has deteriorated over the past few years. In particular, we see a deterioration coming ahead. We do not know what the future holds. Air Maritime is apparently going to have a significant change immediately. We do not know what that is. We do not know what is going to replace Air Maritime, if anything is going to replace Air Maritime.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the witness points out, quite correctly, that the notion of the hub-and-spoke in Atlantic Canada, which was put forward by Professor Dana earlier, is certainly going to lead in the case of many centres to an increased cost of doing business if you have to go into the hub all the time to make your contact elsewhere in the country.

You say, I think wisely, the committee accepts that having gone this far down the road, the Minister of Transportation is not about to rewrite the white paper. The government is not about to reverse itself and is going to proceed. So you say, I think in a mature way, we accept we are going to proceed, but we would like some measures put in place to monitor the effects of deregulation. The white paper proposes that a period of five years would be sufficient to go back and review and see what the effects of deregulation have been. I think you are pointing out that five years is too long and there needs to be constant monitoring and you talk about a safety net.

First of all, would you tell the committee why you feel ongoing monitoring is necessary, versus waiting five years to see exactly how the cookies have crumbled? Secondly, would you tell us what you have in mind when you talk about a safety net?

[Translation]

résulte des besoins manifestés par les usagers et des endroits où ils souhaitent voir la mise sur pied d'un service. On pourrait en conclure qu'aujourd'hui, seuls les facteurs ayant trait à la demande jouent un rôle dans l'élaboration du système des transports. Ce qui semble s'opposer à l'utilisation possible des transports en tant que catalyseurs du développement économique.

C'est un excellent résumé.

A la page 4 de votre mémoire, vous déclarez également que la ville de Fredericton a déjà subi une détérioration marqué de son service aérien. Pourriez-vous nous en dire plus long? Comme vous le savez, la déréglementation de l'industrie du transport aérien a été amorcée il y a déjà un certain temps.

M. Beairsto: Je ne le savais pas. Le fait est que les services aériens dont nous bénéficions ont commencé à se détériorer quelque peu, même avant la déréglementation. En effet, par le passé, il était possible de quitter Fredericton le matin en avion à réaction pour se rendre à Halifax, y passer la journée, et rentrer chez soi le soir. Cette possibilité n'existe plus et il va falloir que je me dépêche si je veux rentrer à Fredericton ce soir.

Je n'ai pas de chiffres exacts quant au nombre de vols desservant Fredericton, mais je sais que le service s'est détérioré depuis quelques années. En outre, nous prévoyons une détérioration et nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve. Il semble qu'il y aura sous peu des changements importants au sein de Air Maritime, changements dont nous ne connaissons pas la nature. Nous ne savons toujours pas si un autre transporteur remplacera Air Maritime.

M. Tobin: Monsieur le président, comme l'a indiqué le témoin, la notion de desserte radiale qui a cours dans le Canada atlantique et dont a parlé M. Dana va, dans bien des agglomérations, augmenter les coûts que doivent supporter les gens d'affaires car il va falloir sans exception se rendre au centre afin de pouvoir rayonner ailleurs au pays.

Selon vous, et vous avez raison je crois, le Comité estime que le ministre des Transports ne va pas maintenant, après tant d'efforts, rédiger de nouveau le Livre blanc. Le gouvernement n'a pas l'intention de revenir sur sa position et il compte aller de l'avant. Or, vous dites que le Comité accepte qu'il va falloir aller de l'avant, mais qu'il aimerait que soient mises en place certaines mesures pour suivre de près les répercussions de la déréglementation. À cette fin, le Livre blanc propose une période d'attente de cinq ans, après quoi on pourrait étudier les répercussions de la déréglementation. Si je vous ai bien compris, cette période est trop longue selon vous et vous semblez privilégier une surveillance constante, une espèce de filet de sécurité.

Tout d'abord, pourriez-vous nous dire pourquoi selon vous il est nécessaire d'exercer une surveillance permanente, par opposition à la période d'attente de cinq ans pendant laquelle on ne ferait rien? Deuxièmement, pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par filet de sécurité?

[Texte]

Mr. Beairsto: If I could do those in reverse, the safety net is in fact the monitoring. It is a commitment on the part of the government to watch continually to see what effect there is on economic development or economic hardship in the area as brought about by this deregulation. There is not going to be any simple way of measuring so you can categorically say we did A and B resulted. We are not going to be able to do that.

I would suggest to you that people will be monitoring it from the beginning. They are doing so now. That is why we are here today. We appeared before the CTC in 1984 and raised serious concerns about deregulation at that time. It seems obvious that deregulation is more apt to hurt this area of the country than central Canada.

The safety net then is a twofold thing, I think. One is that we want a commitment by the government that it will monitor it carefully. Secondly, we believe in the proposed act the principle must be established firmly that the transportation system is recognized as a vital part of the economic development of the country.

Mr. Tobin: But you recognize that with the current proposals as they are outlined, the expectation is that airlines will be able to enter and exit markets practically at will with 60 days' notice; there is no appeal process open to anybody, and the regulatory agency itself, in so far as the monitoring is concerned, will not have that power, except when the Minister calls for a general review five years down the road. Assuming that the exercise proceeds as currently outlined, what do you expect the impact be for the Fredericton area, not only in terms of the convenience for the travelling public but also in terms of business opportunities?

• 1710

Mr. Beairsto: Again, it is difficult to predict that or even to measure it. There is no question at all . . .

Mr. Tobin: Let me put it another way. If you are a businessman who depends upon an Air Canada freight service to export or move your goods, you know that service can be lost on 60 day's notice with no right of appeal and you are thinking about expansion, do you think you might go ahead with the expansion?

Mr. Beairsto: I happen to be a New Brunswick businessman who was born and brought up in New Brunswick. That is the reason I am there. I am not there because I came, looked at Canada and tried to decide where to settle. If I had come and looked at Canada and tried to decide where to settle in any kind of a business, I would not be settling in Atlantic Canada. Any changes to the detriment of the transportation system will certainly take me further away from the kind of a decision. I am here because I like the area and I am always going to be here. I know I will pay a price. I expect to pay a price. If the price is too high or if it comes too quickly, I expect the

[Traduction]

M. Beairsto: Si vous le permettez, je répondrai aux questions dans l'ordre inverse. Les modalités de surveillance constituent en fait le filet de sécurité. Le gouvernement s'engagerait à suivre de près et de façon continue les répercussions sur le développement et la situation économique des régions touchées par la déréglementation. Il n'existe pas de moyens nous permettant de circonscrire exactement ces répercussions et de dire par exemple que la mesure A a produit le résultat B. Cela sera impossible.

De toute façon, j'estime qu'on va suivre l'évolution de près, dès l'introduction de la déréglementation, comme cela se produit actuellement. C'est pour cela que nous sommes là aujourd'hui. En 1984, nous avons comparu devant la CCT afin de faire connaître les graves inquiétudes que nous entretenions au sujet de la déréglementation. Il me semble évident que la déréglementation est davantage susceptible de nuire au Canada atlantique qu'au centre du pays.

Je crois que le filet de sécurité comporte deux volets. Tout d'abord, le gouvernement devra s'engager en faveur d'une surveillance de tous les instants. Deuxièmement, nous croyons que le projet de loi devrait renfermer le principe selon lequel le système de transport constitue un élément essentiel de l'essor économique du Canada.

M. Tobin: Mais vous rendez-vous compte que si les propositions actuelles sont acceptées, les compagnies aériennes pourront vraisemblablement pénétrer un marché ou s'en retirer pratiquement à leur gré sur préavis de 60 jours, sans que personne ne puisse en appeler, y compris l'organisme de réglementation lui-même, qui ne pourra le faire dans le contexte de la surveillance sauf au moment où le ministre demandera un examen dans cinq ans. Supposons que les choses se déroulent comme prévu; quelles seront selon vous les répercussions sur la région de Fredericton, non seulement en ce qui concerne les avantages dont bénéficie le public mais aussi en termes de possibilités dans le domaine commercial?

M. Beairsto: Il est difficile de prédire ou d'évaluer les répercussions possibles. Il ne fait aucun doute . . .

M. Tobin: Je vais formuler ma question d'une autre façon. Supposons que vous exploitiez un commerce, que vous vous fiez au service de transport des marchandises d'Air Canada pour exporter ou pour déplacer vos produits, que vous savez que le service peut être interrompu sur préavis de 60 jours sans droit d'appel et que vous envisagez une expansion possible; compte tenu de tout cela, donneriez-vous suite à vos projets?

M. Beairsto: Il se trouve que je suis un homme d'affaires né au Nouveau-Brunswick, où j'ai passé toute ma vie. Je m'y suis installé parce que j'y suis né et non pas parce que j'ai choisi cette région après avoir fait le tour du pays. Si j'avais eu cette occasion, il est certain que je n'aurais pas implanté mon entreprise dans une des provinces de l'Atlantique et toute dégradation du système des transports me confirmerait davantage dans cette conviction. Si j'habite cette région, c'est parce que je l'aime et que je compte y passer le reste de mes jours. Je sais que je devrai payer le prix, je m'y attends. Si le prix est trop élevé ou si nous devons le payer trop subitement, je

[Text]

government to put away the five years and make the changes that are necessary before the five years is up.

Mr. Tobin: I say to the witness—'Bravo'.

The Chairman: I must say, Mr. Beairsto, I think you are very articulate, notwithstanding the earlier comment about reading the brief.

Mr. Benjamin: I too want to congratulate you on your brief, because we have been getting too much from the big outfits and the big places on all this nirvana of deregulation and how great it is going to be for everybody. I find it a little bit of a problem.

You have done an excellent job in a general way on a number of areas in transportation telling us about the consequences, difficulties or prospects for an area like yours, and in effect warning us, but then on page 2 you say you would, nevertheless, not want this brief to be construed as being one which is opposed to the general thrust... Your whole brief is a general thrust in opposition to the *Freedom to Move* document. That is something like Mackenzie King who said 'conscriptio if necessary, but not necessary conscription'. There is what my colleague calls the NIMBY formula: Not In My Back Yard. A lot of people have said that it is a great idea, this *Freedom to Move* and deregulation, but not if it is going to hurt me.

Mr. Beairsto: Exactly. The truth of the matter is, if I lived in Montreal or the Quebec-Windsor corridor I would be gung-ho for deregulation of everything, because I do not need any regulation up there. We know we need some regulation here. This region of the country was built partly because of deregulation. We came before the CTC a year or a year and a half ago and warned and cautioned them against deregulation. We are coming here today saying we are prepared to participate in the experiment for change. If you never try anything different, we will never know. Do not leave us down here and wave the flag in Upper Canada. If it works great in Upper Canada, it is working for most of the people in the country. Do not leave us down here. Make sure you watch and see what happens. We are prepared to participate in the experiment. It is an experiment. It is not guaranteed to work in this region of the country. That is why we seem to be saying two things—everybody is. You are right—not in my back yard. I want the regulations to help me. We are here speaking selfishly, but we are prepared to accept that it is worth trying, and that is why we support the general thrust. The general thrust is that competition in an industry will improve the industry.

Mr. Benjamin: I want you to know that my region in the Prairies is similar. Regina is a small city, maybe a little bigger than Fredericton, and we have had the same experience as you have had.

I want to say to you that there have been document a few days ago—one of which says the average small community in

[Translation]

m'attends à ce que le gouvernement abandonne cette idée de la période de cinq ans et qu'il apporte les changements nécessaires avant que celle-ci ne soit expirée.

M. Tobin: Je tiens à féliciter chaleureusement le témoin.

Le président: Monsieur Beairsto, je trouve que vous vous exprimez très clairement, malgré les observations faites tout à l'heure après la lecture de votre mémoire.

M. Benjamin: J'aimerais aussi vous féliciter de votre mémoire car trop souvent, nous n'avons entendu que les grandes entreprises et les grandes villes qui voient dans la déréglementation le paradis sur terre. Je ne suis pas toujours de leur avis.

Vous avez très bien exposé les répercussions, les difficultés et les perspectives touchant certains secteurs du domaine des transport, dont le vôtre, et vous nous avez mis en garde. Toutefois, à la page 2, vous faites valoir que vous ne vous opposez pas au principe général du Livre blanc et ce, malgré le fait que l'ensemble de votre mémoire constitue une attaque contre «Aller sans entraves». Cela me rappelle les paroles bien connues de Mackenzie King, qui disait «la conscription si c'est nécessaire, mais pas nécessairement la conscription». Cela me rappelle les propos d'un de mes collègues, selon lequel bon nombre de personnes sont en faveur de la déréglementation et du contenu du Livre blanc, à condition qu'ils n'en ressentent pas personnellement les répercussions.

M. Beairsto: Exactement. Le fait est que si j'habitais Montréal ou le corridor Québec-Windsor, je ne tarirais d'éloges à l'égard de la déréglementation sous toutes ses formes, car il n'y a pas lieu de réglementer là-bas. Ici, c'est tout le contraire. Si cette région existe, c'est en partie en raison de la déréglementation. Il y a un an ou un an et demi, nous avons comparu devant la CCT afin de faire valoir notre position et aujourd'hui, nous nous disons prêts à participer à l'expérience, car autrement, il est impossible de savoir si les changements seront positifs. Cependant, ne vous contentez pas d'étaler votre patriotisme au Haut Canada, au détriment de ceux d'entre nous qui habitent les provinces de l'Atlantique. Si cela fonctionne au centre du pays, les effets positifs se font sentir presque partout au pays. Cependant, ne nous délaissiez pas. Suivez la situation de près. Nous sommes prêts à participer à cette expérience, car cela en est une, mais il n'est pas certain qu'elle produira de bons résultats dans cette région du pays. Voilà pourquoi nous, de même que les autres témoins, semblons exprimer deux points de vue divergents. Nous croyons que l'expérience en vaut la peine, mais nous ne voulons pas, comme tous les autres, que les répercussions négatives se fassent sentir chez nous. C'est peut-être égoïste de notre part, mais nous voulons que la déréglementation ait pour nous des effets bénéfiques. En dernière analyse, le fait est que la concurrence au sein d'une industrie donnée améliore celle-ci.

M. Benjamin: Je tiens à vous dire que la situation est semblable dans la région d'où je viens. En effet, Régina est une petite ville, un peu plus grande que Fredericton peut-être, et nous avons vécu la même expérience que vous.

De nombreuses études ont été effectuées aux États-Unis, dont une qui nous a été remise il n'y a que quelques jours,

[Texte]

the United States air transport system has generally had the worst of all worlds since airline deregulation. Departures, seats, passengers and flights have decreased, and the fares have increased at a rapid rate.

The Chairman: Are you going to table that, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Is that not evident already in . . .

The Chairman: Are you going to table that, or . . .

Mr. Benjamin: —medium-sized cities in Canada without any further legislative moves? It is really what is happening here as well anyway.

• 1715

Mr. Beairsto: As I said, we are prepared to wait and see. We are prepared to try it.

Mr. Benjamin: Would you not agree, though, that the thrust, the intent, the attempt, of the regulatory regime was to make sure that every area of the country, whether small, large, isolated or whatever, was to get some reasonably adequate service at a reasonable cost so as to attempt in a general way to equalize the opportunity in transportation all over the country and that you could not leave it up to the market by itself?

Mr. Beairsto: This is why we have regulation, I would agree with you. I think it is also our position that this country has overregulated itself. It is difficult to get out of it. We in Atlantic Canada have probably benefited a great deal more than Upper Canada by this regulation. To repeat myself, we are prepared to participate in the experiment, recognizing that this is exactly what it is. We expect some difficulty. We look at the State of Maine, where deregulation hurt the small areas more than it hurt the large areas. It did not hurt Portland, Maine; it did hurt Presqu'île. It is something to worry about. We are worried.

The Chairman: Last question.

Mr. Benjamin: What you would like then is a reregulated regime with regulations, not deregulations, to modernize and update them.

Mr. Beairsto: We are not writing the rules; you fellows in Ottawa are writing the rules.

Mr. Benjamin: No, I was asking whether this is what you would like to see: a modernizing and updating of the regulation.

Mr. Beairsto: No, we would like to see the deregulation go forward, and we would like to see the government monitor it very carefully. We would like to see the government recognize the need for the transportation system to be used as an instrument for economic development. This is what we would like.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Cochrane.

[Traduction]

selon laquelle les petites agglomérations américaines connaissent, depuis la déréglementation des transports aériens, une détérioration massive au niveau du service. Le nombre de départs, de places et de passagers ont tous chuté, tandis que les tarifs ont monté en flèches.

Le président: Monsieur Benjamin, pourriez-vous remettre ce document au Comité?

Mr. Benjamin: Cette tendance n'est-elle pas déjà évidente . . .

Le président: Allez-vous déposer le document, ou . . .

Mr. Benjamin: . . . dans les agglomérations canadiennes de taille moyenne et ce, sans que nous ayons adopté de nouvelles mesures législatives? En fait, c'est ce qui se passe déjà ici.

Mr. Beairsto: Comme je l'ai dit, nous sommes prêts à attendre les résultats et à tenter l'expérience.

Mr. Benjamin: N'êtes-vous pas d'accord, cependant, que l'idée maîtresse qui précédait à l'instauration du régime de réglementation était la suivante: s'assurer que dans toutes les régions du pays, qu'il s'agisse de régions isolées ou de grandes ou de petites agglomérations, les Canadiens sont en mesure d'obtenir un service adéquat à des coûts raisonnables, afin d'uniformiser le niveau des services partout au pays, uniformisation qu'on ne pourrait attendre par le seul biais des forces du marché?

Mr. Beairsto: Je crois comme vous que c'est là le principe de la réglementation. En revanche, nous croyons qu'il existe au pays une surréglementation dont il est difficile de se défaire. Les résidents des provinces de l'Atlantique ont peut-être plus tiré profit de la réglementation que ne l'ont fait les résidents des provinces du centre. Je répète que nous sommes disposés à participer à l'expérience, car ce n'est que cela. Nous prévoyons cependant certaines difficultés. Nous avons constaté que dans l'état du Maine, la déréglementation a nui davantage aux petites agglomérations qu'aux grandes. Cependant, il n'y a pas eu d'impact négatif à Portland, ni à Presqu'île, au Maine. C'est inquiétant et cela nous inquiète.

Le président: Une dernière question.

Mr. Benjamin: Vous préconisez donc non pas la déréglementation, mais plutôt une restructuration de la réglementation afin de la moderniser et de la mettre à jour.

Mr. Beairsto: Il appartient aux hommes politiques à Ottawa et non à nous de rédiger les règlements.

Mr. Benjamin: Vous n'avez pas compris, je vous demande si vous êtes en faveur d'une modernisation et d'une mise à jour de la réglementation.

Mr. Beairsto: Non, nous croyons qu'il faut introduire la déréglementation, à condition que le gouvernement suive la situation de très près. Nous croyons que le gouvernement devrait reconnaître que le système de transport est un des moteurs du développement économique. Voilà notre point de vue.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Cochrane.

[Text]

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. It is nice to sit across the table from someone who has the spirit of adventure and is willing to try something; an open mind, obviously.

Mr. Tobin: The same protection as the banks.

Mr. Cochrane: What you outlined is probably not drastically different from what may happen in Saint John and Moncton as well.

Mr. Beirsto: Exactly.

Mr. Cochrane: I am sure that most people, in the Maritime provinces particularly, share your belief that it has to be monitored and watched very carefully.

I have seen at least three or four recent proposals concerning small commuter-type airlines and so on, which are looking at providing some service in Atlantic Canada, all of which mention Fredericton. I presume that in the short term it looks good in this regard, but you are a little bit worried about the long term as far as the economic viability.

Mr. Beirsto: It does look good in the short term, and many people are interested in it. We have contacted those various people, and will continue to keep in touch with them. But to be interested and to have a viable service is not necessarily the same thing. People have tried before and they have failed. We do not have an example of a third-level carrier that has been successful in running into our city and back out; similarly, neither do you in your city.

Mr. Cochrane: In other words, if it was acceptable and if a third-level carrier was able to do so, using the hub-and-spoke system, would it be adverse? At least, if there was a greater frequency with perhaps less of a load factor serving Fredericton, let us say, through Moncton or Saint John and westward or eastward, would it be acceptable to Fredericton?

Mr. Beirsto: First of all, with all due respect to Moncton, we think the hub is going to be Halifax. And yes, it would be, because to go to Montreal or Toronto via Halifax via Halifax is a very significant decrease in the level of our service. We actually have fairly good air service right now in the city of Fredericton. I said it has deteriorated; it has deteriorated, but we do have . . .

Mr. Cochrane: That is, going west.

Mr. Beirsto: Going west; it is not good coming east.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. Beirsto: But we do have good service now, fairly good service, going west. We are afraid that it will deteriorate and that we would see, as a sign of deterioration, that we had to go to Halifax in order to fly west. This is a significant disadvantage. It will cost us more money and it will take us a longer time.

[Translation]

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est agréable de s'asseoir à table avec une personne qui ne craint pas l'aventure et qui a l'esprit novateur.

M. Tobin: Les banques sont protégées au même titre.

M. Cochrane: La situation que vous avez esquissée est aussi foncièrement celle de Saint-Jean et de Moncton.

M. Beirsto: Exactement.

M. Cochrane: Je suis certain que la plupart des résidents du pays, et particulièrement des provinces Maritimes, croient comme vous qu'il faudra suivre la situation de très près.

J'ai pris connaissance récemment d'au moins trois ou quatre propositions présentées par des compagnies aériennes assurant des services d'appoint qui étudient la possibilité d'offrir des services dans la région de l'Atlantique, y compris dans tous les cas Fredericton. Je suppose donc qu'après l'échéance, la situation est intéressante, mais vous semblez un peu préoccupé au sujet de la rentabilité économique à long terme de la région.

M. Beirsto: Il est vrai qu'à long terme, le bilan est positif et certaines entreprises s'intéressent à la région. Nous avons communiqué avec elle et nous allons maintenir nos contacts. Toutefois, il ne suffit pas de manifester un intérêt pour mettre sur pied un service rentable. Il faut beaucoup plus, comme le démontre les faillites du passé. Aucun transporteur de la troisième catégorie n'a pu offrir de façon rentable un service à partir de Frédéricion, et il en va de même pour votre ville, Moncton.

M. Cochrane: En d'autres termes, si un transporteur de la troisième catégorie pouvait offrir un service acceptable en alimentant une ville qui serait la plaque tournante, vous y opposeriez-vous? La ville de Frédéricion jugerait-elle acceptable l'introduction d'un service plus fréquent, bien que grâce à un appareil ayant moins de place, vers Moncton, Saint-Jean ou vers l'ouest ou l'est?

M. Beirsto: En premier lieu, sans vouloir porter atteinte à la ville de Moncton, nous estimons que la plaque tournante sera Halifax. Enfin, nous trouverions un tel service acceptable car si nous devons nous rendre à Montréal ou à Toronto en passant par Halifax, cela représente une réduction importante dans le niveau des services. Actuellement, le service offert à Frédéricion est assez bon, malgré les détériorations que j'ai signalées.

M. Cochrane: Vous parlez du service vers l'ouest.

M. Beirsto: Exactement. Quant au retour vers l'est, le service est inférieur.

M. Cochrane: Oui.

M. Beirsto: Actuellement, le service vers les agglomérations situées à l'ouest est assez bon et nous craignons une dégradation qui nous obligerait à nous rendre à Halifax afin de nous rendre vers l'ouest. Cela représenterait un inconvénient important, vu les coûts plus élevés et les temps de déplacement plus longs.

[Texte]

• 1720

Mr. Cochrane: The last question: With regard to the safety net and the government guarantee, what form should that take?

Mr. Beairsto: We see it really as two things. One is a commitment to constant monitoring, not just a snapshot five years from now; the second is a recognition in the act that the transportation system is to be recognized as a vital part of economic development and a key to that, a firm recognition that that is one of the objectives of the transportation system.

Mr. Cochrane: If I could make a comment, I think that very well summarizes a lot of the concerns that are shared in many municipalities of similar size in Atlantic Canada, certainly in New Brunswick. I am pleased to see that the spirit of attempting to try it is there and that it is not all doom and gloom and that if we continue to monitor it then perhaps it will work out to the betterment.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Beairsto, for your very articulate expression of a very interesting and comprehensive brief setting out, as Mr. Cochrane said, the concerns of some of the hinterland. I can tell you that those concerns are shared by many of the members around this table.

Mr. Beairsto: Thank you very much.

The Chairman: We now call the last scheduled witness, which is the Chamber of Commerce of Corner Brook. They have sent us not only a brief but also an executive summary of two pages.

Mr. David L. Gillard (President, Corner Brook Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman. We represent, as it says in our executive summary, the Corner Brook Chamber of Commerce. I bring to this committee a wealth of inexperience, actually. I am here to deliver the executive summary and, to use an expression in the *Freedom to Move* paper, I am fit, willing and able in spite of my inexperience at least to present the executive summary. Mr. Wentzell will be addressing questions from the committee members on the brief.

The Corner Brook Chamber of Commerce takes this opportunity to thank this committee for its kind invitation to appear before it today. The chamber represents in excess of 200 large and small businesses which are active in all natures of enterprise in western Newfoundland and coastal Labrador.

The brief we have submitted to you reviews our position on a number of points contained in the order of reference to your committee on the *Freedom to Move* paper. We also address certain aspects of the paper itself which concern our chamber members.

The point of greatest concern to the chamber is the apparent willingness of the current government to remove the economic

[Traduction]

M. Cochrane: Enfin, j'aimerais vous demander quelle forme le filet de sécurité et les garanties offertes par le gouvernement devraient prendre?

M. Beairsto: Selon nous, il faudrait un programme à deux volets, d'abord un engagement envers une surveillance de tous les instants car il ne suffit pas de prendre un instantané dans cinq ans, et deuxièmement, la reconnaissance dans la loi que le système des transports constitue un élément essentiel de l'essor économique et un des moteurs qui favorise celui-ci, c'est-à-dire qu'il devrait être reconnu clairement dans la loi que le développement économique est un des objectifs du système des transports.

M. Cochrane: Si vous me permettez une observation, je crois que cela résume très bien bon nombre des préoccupations partagées par bon nombre de municipalités d'une taille semblable sinon dans l'ensemble de la région de l'Atlantique, du moins au Nouveau-Brunswick. Je suis heureux de constater que tous ne sont pas pessimistes et que certains sont prêts à tenter l'expérience. Grâce à un suivi rigoureux, la déréglementation s'avérera peut-être efficace.

Le président: Monsieur Beairsto, je vous remerci d'avoir exprimé très clairement, et de façon très intéressante et complète, les préoccupations de certains des résidents des régions éloignées, comme le disait M. Cochrane. Je puis vous assurer que vos préoccupations sont partagées par bon nombre des membres du Comité.

M. Beairsto: Merci beaucoup.

Le président: Je demanderais maintenant au dernier groupe de témoins, soit la Chambre de commerce de Corner Brook, de prendre place à table. La Chambre de commerce nous a transmis non seulement un mémoire, mais également un résumé comportant deux pages.

M. David L. Gillard (président, Chambre de commerce de Corner Brook): Merci, monsieur le président. Comme l'indique le résumé, nous représentons la Chambre de commerce de Corner Brook. Je tiens à signaler au Comité que je comparaît devant lui fort d'un manque d'expérience tout à fait redoutable. Je suis là pour présenter le résumé et, pour reprendre une idée soulevée dans *Aller sans entraves*, je suis prêt, disposé et capable à le faire, malgré le peu d'expérience que j'ai. M. Wentzell répondra aux questions portant sur le mémoire.

La Chambre de commerce de Corner Brook tient à remercier le Comité de l'avoir invité à comparaître. La chambre représente plus de 200 entreprises, petites moyennes et grandes, qui oeuvrent dans tous les secteurs de l'économie dans l'ouest de Terre-Neuve et le long du littoral du Labrador.

Dans le mémoire que nous avons déposé auprès du Comité, nous exposons notre position sur un certain nombre des questions soulevées dans le mandat remis au Comité au sujet du Livre blanc. Nous avons également abordé certaines questions dans *Aller sans entraves* qui touchent particulièrement nos membres.

Ce qui nous préoccupe le plus, c'est que le gouvernement actuel semble disposer à mettre de côté le principe selon lequel

[Text]

equalization principle from all but the marine transportation mode. Transportation has historically been the link that bound our nation together. There is no less of a need for that link today. This need has recently been reinforced by the 10 Canadian premiers.

The *Freedom to Move* paper identifies the northern part of Canada as a special case where continued regulation of marine transport will be required. It is our position that the provinces of Newfoundland and Prince Edward Island require special protective regulatory provisions to ensure that shippers and consumers are not held captive by a single carrier or transportation mode.

The modes with the least competition are marine and air. The Corner Brook Chamber of Commerce therefore favours the regulation of gulf ferry and coastal services rates by provision of a mechanism similar to that suggested for northern Canada.

The chamber is very concerned about complete deregulation of the air industry. Safety and the quality of service are issues not satisfactorily addressed in the *Freedom to Move* paper. The air mode should continue to be subject to route regulation in peripheral areas of Canada such as Newfoundland, northern Quebec, northern British Columbia and the northern territories. The continuation of high-quality air service is essential to remote areas of Canada if Canadians are to be encouraged to develop these areas.

Finally, Mr. Chairman, we are concerned with the high level of political involvement proposed in the federal position paper. We support the ability of the Minister of Transport to give policy direction to the new regulatory agency; however, we do not believe the federal Cabinet should be a court of final appeal in the quasi-judicial process.

We are prepared to answer any questions that you have related to the brief.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gillard, for that executive summary of your more comprehensive brief, which is part of the record and which has been analysed and is being analysed by our staff. Mr. Tobin.

• 1725

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I would recommend to all members, if they have not done so, to read the brief presented by the Chamber. I think it is an excellent presentation, resulting from a great deal of research and thoughtful comment.

Mr. Chairman, I want to ask the chamber a number of questions, but my attention is drawn first to a comment on the bottom of page 4 of the full brief, where the chamber indicates

[Translation]

les facteurs économiques doivent être plus ou moins équilibrés partout au pays, sauf dans le domaine du transport maritime. Traditionnellement, les transports ont assuré la cohésion de l'entité canadienne et il n'y a pas lieu aujourd'hui de permettre son effrètement. Il convient de signaler que récemment, les 10 premiers ministres canadiens ont réitéré ce principe.

Le Livre blanc prévoit que les régions nordiques du Canada constituent un cas particulier où il faudra continuer de réglementer les transports maritimes. À notre avis, les provinces de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard doivent aussi bénéficier de dispositions spéciales afin de s'assurer que les expéditeurs et les consommateurs ne deviennent pas captifs d'un seul transporteur ou d'un seul mode de transport.

C'est dans les domaines du transport maritime et du transport aérien que la concurrence est la moins vigoureuse. Par conséquent, la Chambre de commerce de Corner Brook estime qu'il faudrait réglementer les tarifs des traversiers dans le golf et des services côtiers grâce à un mécanisme semblable à celui proposé pour le nord du pays.

La Chambre de commerce est également fort inquiète de la possibilité que l'industrie du transport aérien soit complètement déréglementée. *Aller sans entraves* n'explique pas de façon satisfaisante comment la sécurité et la qualité du service seront maintenues. Nous croyons que les routes desservies par les compagnies aériennes devraient continuer de faire l'objet d'une réglementation dans les régions périphériques, telles que Terre-Neuve, le nord du Québec, le nord de la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest. Le maintien d'un service aérien de haute qualité est essentiel au développement des régions éloignées du pays.

Pour terminer, monsieur le président, nous avons des réserves au sujet de la participation importante d'hommes politiques tel qu'il est proposé dans le document de travail. Nous croyons que le ministre des transports devrait pouvoir orienter la politique du nouvel organisme de réglementation, mais nous ne croyons que le Cabinet fédéral devrait jouer, dans le processus quasi judiciaire, le rôle de tribunal de dernier ressort.

Nous sommes maintenant disposés à répondre aux questions portant sur le mémoire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gillard, de nous avoir résumé votre exposé, qui est plus complet et qui sera annexé au procès-verbal. Je puis vous assurer que le personnel du Comité l'analysera minutieusement, si cela n'a pas déjà été fait. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Si les députés ne l'ont pas encore fait, je leur recommande vivement de lire le mémoire de la Chambre de commerce. À mon avis, c'est un exposé remarquable qui témoigne d'une recherche approfondie et d'une grande réflexion.

Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser aux représentants de la Chambre de commerce, mais je commence par une observation en bas de la page 4 du mémoire propre-

[Texte]

it is not particularly concerned by the control of private sector transportation companies going to foreign-owned operations, but are more concerned with economic monopolies being established than whether or not there is an element of foreign control. You recommend that similar standards be applied to domestic and foreign owners on mergers and acquisitions.

We heard when we were in western Canada, both in Vancouver and in Winnipeg, submissions—in fact, in one case a signed affidavit was presented—alleging that non-aggression pacts had been signed between the major carriers and certain feeder organizations. Of course, if this is the case, we are not going to get competition. We are going to get just the opposite: the price fixing and agreements not to compete. Are you concerned that this kind of arrangement might become prevalent in a deregulated environment as companies seek to shore up their base? The net result—particularly in areas like ours, the end of the system where the lowest-volume routes are run—is there could be significant fare increases.

Mr. Brian K. Wentzell: (Past President and Chairman, Transportation Committee, Corner Brook Chamber of Commerce): Mr. Chairman, I welcome the question from the hon. member for Humber—Port au Port—St. Barbe. The concern we have is that if you get monopolization, that in effect lessens competition. I think that in the low-traffic areas there is a very real probability you will have a consolidation of the number of operators in some of the modes of transportation, and this will in itself lead to less competition. Where you have an un-regulated or a very low level of regulation, there will be no way of protecting the public interest in this respect.

I think you can get this type of problem whether you have foreign-owned companies or Canadian-owned companies. I do not think it matters a bit who controls these things. It is just a fact which I think will develop.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I raised that point with the witness because it is again something new, and much of what you are saying in your brief, the concerns you raise, have been repeated by other people.

Another matter I want to raise—again more for the benefit for all members of the committee, because I think it is important—is that we have heard some testimony earlier in the day, both from Newfoundland-based witnesses and witnesses from outside the province of Newfoundland—regarding the operations of TerraTransport in Newfoundland. For example, this morning we heard from the Atlantic Provinces Trucking Association that rates being charged by TerraTransport were, in their view, predatory, etc. They were quite supportive of the initial CTC decision to raise rates by as much as 30% to 50%, and so on. We heard from other witnesses, from Port Aux Basques, for example, that the continued operation of TerraTransport, at the rates that have been charged in the past, is important to Newfoundland; not only from an economical and social point of view but also under the terms of union.

[Traduction]

ment dit; la Chambre de commerce indique qu'elle ne craint pas tellement de voir le contrôle des compagnies de transport du secteur privé passer aux mains de compagnies étrangères, mais qu'elle s'inquiète plutôt de la création de monopoles économiques, qu'il y ait un élément étranger ou non. Vous recommandez qu'on impose aux propriétaires nationaux et étrangers les mêmes normes sur les fusions et les acquisitions.

Lorsque nous étions dans l'Ouest du Canada, à Vancouver et à Winnipeg, nous avons reçu des mémoires, et même un affidavit, qui citaient les cas de pacte de non-agression signé entre les principaux transporteurs et certains organisations d'expéditeurs. Bien sûr, si c'est le cas, la concurrence deviendra impossible. Ce sera précisément le contraire: fixation des prix et accords de non-concurrence. Est-ce que vous ne craignez pas que ce genre d'ententes deviennent très fréquentes dans un environnement non réglementé car les compagnies chercheront à protéger leurs arrières? En conséquence, et surtout pour des régions comme la nôtre, c'est-à-dire en bout de réseau, là où se trouvent les trajets les moins fréquentés, il pourrait y avoir des hausses de tarif considérables.

M. Brian K. Wentzell (ancien président et directeur actuel du Comité des transports, Chambre de commerce de Corner Brook): Monsieur le président, c'est avec plaisir que je réponds à la question de l'honorable député de Humber—Port au Port—St. Barbe. Nous craignons en effet qu'une situation de monopole ne fasse baisser la concurrence. Nous pensons que dans les régions peu fréquentées, il y aura fort probablement un regroupement des exploitants de compagnies de transport, et cela fera baisser la concurrence. En l'absence de toute réglementation ou dans un environnement très peu réglementé, il est impossible de protéger l'intérêt public dans ces conditions.

Qu'il s'agisse de compagnies canadiennes ou de compagnies étrangères, le problème est le même. À mon sens, peu importe qui contrôle ce genre de choses. C'est un développement qui me semble inévitable.

M. Tobin: Monsieur le président, si j'ai parlé de cela au témoin, c'est qu'il s'agit d'un élément nouveau, alors que la plupart de ses préoccupations ont déjà été exprimées par d'autres personnes.

Autre chose, et encore une fois à l'intention des membres du Comité, car cela me semble important: des témoins de Terre-Neuve et d'autres qui ne sont pas de cette province nous ont parlé de TerraTransport à Terre-Neuve. Par exemple, ce matin l'Association des camionneurs des provinces Maritimes nous a déclaré que les prix pratiqués par TerraTransport étaient véritablement prédateurs. Elle nous a dit que la CTC avait eu raison d'augmenter les tarifs de 30 à 50 p. 100. D'autres témoins, de Port-aux-Basques, par exemple, nous ont déclaré que l'existence de TerraTransport, et les prix pratiqués jusqu'à présent, étaient importants pour Terre-Neuve, non seulement du point de vue économique et social, mais également compte tenu des conditions de l'union.

[Text]

I want to ask you, for the benefit of members of the committee, if you could—because you appeared before the CTC on this one, and it indirectly impacts on our exercise, Mr. Chairman, deregulation; Crown corporations operating as private companies would—to explain that whole situation in Newfoundland to the committee, and to put the chamber's position, because most members are not familiar when we talk about the terms of union, section 32 and so on.

Mr. Wentzell: Mr. Chairman, once again the hon. member is quite right that we did appear before the Rail Transport committee in hearings in Corner Brook earlier this fall. The argument we developed in advance of that stage was designed to bring what we feel is the real basis of the whole operation of TerraTransport in Newfoundland before that committee. Up until that stage, it had basically been an argument between Ace and Canadian National Railway over costing methodology in determining Newfoundland freight rates. But it seems that both parties had missed an essential ingredient to the whole thing, and that was called the Constitution of Canada.

• 1730

Essentially, the terms of union between Newfoundland and Canada in 1949 provided at subsection 32.(2)—and I think this is perhaps the important section the hon. member is referring to—that:

For the purpose of the railway rate regulation the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada, and through traffic moving between North Sydney and Port aux Basques will be treated as all rail traffic.

Now, that subsection requires some explanation and the Board of Transport Commissioners a number of years ago had dealt with the definition of subsection 32.(2). Essentially, the Board of Transport Commissioners, which is the predecessor to the Canadian Transport Commission, decided that this section had two components: first of all, the movement of freight between Port aux Basques and North Sydney or the reverse thereof, which it felt should be done not on a marine-based costing but rather on an extension of the maritime rail rate costing to that 100 miles of water; and the second part of the section was interpreted as meaning that the maritime rail rates had to imply to all freight movements by rail within the island of Newfoundland.

It was our purpose and our intervention to bring that to the attention of the Railway Transport Committee of the CTC. We are still awaiting a decision from that body, so we do not know whether we were successful in our intervention or not. But it was interesting that CN, at that point, picked up the argument and then developed it in their final presentation under what they called an extended maritime service, which is really the exact same thing that we were advocating. The people at Ace were not all that happy to hear that argument and, as far as I know, did not really develop a decent reply to it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have one last question. I will resist the temptation to ask questions about air transportation

[Translation]

Je vais vous poser une question pour la gouverne des membres du comité; en effet, vous avez comparu devant la CTC à ce sujet, et cela a un rapport direct avec notre sujet, la déréglementation et la possibilité d'exploiter les sociétés de la Couronne comme des compagnies privées. Pouvez-vous nous expliquer la situation à Terre-Neuve, nous dire qu'elle est la position de la Chambre de commerce, car la plupart des députés ne savent pas très bien de quoi nous parlons quand nous parlons des conditions de l'union, de l'article 32, etc.

M. Wentzell: Monsieur le président, encore une fois l'honorable député a parfaitement raison, nous avons comparu devant le Comité des transports par chemin de fer lors des audiences tenues à Corner Brook cet automne. En préparation de cette intervention, nous avons formulé un argument pour expliquer quel est exactement le rôle joué par TerraTransport à Terre-Neuve. Jusque là, le différend sur la méthode de tarification du fret pour Terre-Neuve se situait principalement entre Ace et les chemins de fer nationaux du Canada. Mais apparemment, les deux parties avaient oublié un élément essentiel, à savoir la Constitution du Canada.

Les conditions de l'union entre Terre-Neuve et le Canada en 1949 prévoyaient au paragraphe 32.(2)—et c'est probablement l'article important auquel, pense l'honorable député—prévoyait que:

Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve sera comprise dans la région maritime du Canada et le transport direct entre North Sydney et Port-aux-Basques sera classé comme exclusivement ferroviaire.

Voilà un paragraphe qui mérite certaines explications et il y a quelques années, les commissaires aux transports s'étaient mis d'accord sur une définition du paragraphe 32.(2). Essentially, les commissaires aux transports qui étaient les prédécesseurs de la Commission canadienne des transports avaient décidé que cette disposition avait deux éléments: premièrement, le mouvement du fret entre Port-aux-Basques et North Sydney, dont les coûts ne devaient pas être établis sur une base maritime, mais devaient être considérés comme une prolongation du service ferroviaire des Maritimes; la deuxième partie du paragraphe signifiait que les tarifs ferroviaires des Maritimes devaient s'appliquer à tout transport de fret par chemin de fer à l'intérieur de l'île de Terre-Neuve.

C'est ce que nous avons voulu faire valoir devant le Comité des transports par chemin de fer de la CTC. Nous attendons toujours une décision de cet organisme, nous ne savons donc pas si notre intervention a réussi ou non. Mais ce qui est intéressant, c'est qu'à ce moment-là, le CN a repris cet argument, l'a développé pour l'inclure dans son exposé final, dans le cadre de ce qu'ils ont appelé un service maritime élargi, et qui est en réalité précisément ce que nous réclamions. Les gens de chez Ace n'étaient pas très contents d'entendre cet argument, et que je sache, ils n'ont pas réussi à trouver une réponse vraiment satisfaisante.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai une dernière question. Je résisterai à la tentation de poser des questions sur le

[Texte]

because we have heard from Stephenville and we are going to hear from Deer Lake, and Corner Brook is situated smack dab in the middle. I want to take advantage of the witness' experience in the rail side. You will be interested to know that we heard about TerraTransport as far away as Vancouver, as an example of things that ought not to happen.

Can you tell members of this committee, being involved in the business community in Newfoundland, being by definition free enterprisers and people who would pursue in a perfect world unfettered free enterprise, etc., what happens to the Newfoundland business community—and more to the point, to the Newfoundland consumer—were the kind of unfettered free enterprise deregulation that some would espouse applied to TerraTransport in Newfoundland, to the marine service and to the rail service, so that the kind of rate increases that were ordered by the CTC, and subject to a moratorium today by the Cabinet, were allowed to go ahead? I understand you may not have facts and figures in front of you, but can you paint some kind of economic picture for us?

Mr. Wentzell: The range of increase that was being proposed in the CTC-ordered rates that were brought forth last December would have increased the rates anywhere from 15% to 50%, depending upon commodity, depending upon point of origin and point of delivery. That meant that the cost of living in Newfoundland would rise significantly. It would be significantly greater than the roughly 4% cost of living increases we are experiencing now, and no one was terribly sure the rate increases would end there because you then get into the whole question of what to do about the gulf ferry operation and how you cost that. It would appear at this time that the rates being charged to the gulf ferry would compensate the Crown to the tune of about 20% of the moneys they are spending on that service. So if you made that user pay, then there would be another whole round of increases.

My understanding is that, if TerraTransport carried every kilogram or pound or ounce of freight to and from Newfoundland, it could not make a profit. So even if you tried to make the thing a successful business venture, there would not be a hope of turning one red cent of profit out of the thing, and goodness knows what the cost would be to the Newfoundland consumer at that stage.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I thank you for your tolerance. I think this is very useful testimony in helping us understand all those who have come and said that, indeed, transportation must be recognized up front in whatever legislation comes as a key to economic and regional development. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I too want to thank you gentlemen for your brief. Particularly, I want to thank you for the information you have provided us with on pages 11 and 12, where you report on the impact of airline deregulation in the States on the State of Minnesota. While you make a compari-

[Traduction]

transport par avion car nous avons entendu les représentants de Stephenville; nous allons entendre ceux de Deer Lake, et de Corner Brook qui se trouve précisément au milieu. Je vais essayer de profiter de l'expérience de nos témoins en matière de chemin de fer. Une chose qui devrait vous intéresser: nous avons entendu parler de TerraTransport même à Vancouver, on nous a cité cette situation en exemple de ce qui ne doit pas se produire.

Vous qui êtes actifs dans les cercles commerciaux de Terre-Neuve, vous qui, par définition, êtes les tenants de la libre entreprise, pouvez-vous nous dire ce que deviendrait le secteur commercial de Terre-Neuve et surtout les consommateurs terre-neuviens, si tous les modes de transport, maritimes, ferroviaires, étaient totalement déréglementés, comme certains voudraient que TerraTransport le soit? Dans ces circonstances, les augmentations de tarifs ordonnées par la CTC et frappées aujourd'hui d'un moratorium par le Cabinet auraient été appliquées. Vous n'avez peut-être pas de chiffres sous les yeux, mais pouvez-vous nous brosser un tableau économique de cette situation?

M. Wentzell: La gamme d'augmentation proposée par la CTC, les tarifs déposés en décembre dernier, auraient signifié des augmentations de 15 à 50 p. 100, selon les produits, selon les points d'origine et de destination. Autrement dit, le coût de la vie à Terre-Neuve aurait augmenté considérablement. Considérablement plus que les 4 p. 100 que nous subissons actuellement, et personne n'était vraiment certain que les augmentations de tarifs s'arrêteraient là, parce que cela amène tout naturellement à remettre en question le traversier et la tarification de ce service-là. Apparemment, les tarifs perçus actuellement sur le traversier remboursent à la Couronne environ 20 p. 100 de l'argent dépensé pour assurer ce service. Si vous appliquez le principe des usagers payeurs, cela signifie forcément toute une série de nouvelles augmentations.

Je crois comprendre que si TerraTransport transportait chaque kilo, chaque livre, chaque once de fret à destination et en provenance de Terre-Neuve, il ne réussirait pas à faire des bénéfices. Donc, même en essayant de rentabiliser les opérations, il n'y aurait aucun espoir d'en tirer un cent de bénéfice, et Dieu sait ce qu'il en coûterait aux consommateurs terre-neuviens.

M. Tobin: Monsieur le président, je vous remercie pour votre tolérance. C'est un témoignage particulièrement utile qui nous a aidés à comprendre tous les témoins qui sont venus nous dire que la législation doit reconnaître avant tout que les transports sont un élément-clé du développement économique et régional.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, messieurs, moi aussi je tiens à vous remercier pour votre mémoire, et tout particulièrement pour les informations que vous nous avez fournies aux pages 11 et 12; vous parlez des répercussions de la déréglementation aérienne aux États-Unis sur l'État de Minnesota. Vous

[Text]

son between Minnesota and your province, as their neighbours to the north, I see a lot of similarities with their geography as with mine in northwestern Ontario. What is the source of all this information? Was it from a study they did or was it from a study that your association itself conducted?

Mr. Wentzell: Mr. Angus, in response to that, I must confess you are going to see more of this information tomorrow morning when the Harmon Corporation comes before you. I am the solicitor for Harmon Corporation and I acted on their behalf, making representations before the Canadian Transport Commission on the issue of airline deregulation.

We did a very extensive study, which you will see tomorrow morning, and we picked Minnesota because it was a rural community or a rural state not unlike Newfoundland in many respects. We dealt with their Director of Transportation for the state and went into it at some length. We feel that we have developed a reasonable rapport with Mr. Keintz and other people in Minnesota. That is the basis for our material. I do not want to steal my client's thunder tomorrow morning.

Mr. Angus: No. That is fair. We will be happy to discuss it then.

I have just one technical question. On page 12, on the sixth line, is that really supposed to be an eight-passenger turbo-prop?

Mr. Wentzell: Yes, that is exactly what happened. In Thief River Falls they went to a Beechcraft from a D9 Convair 580. This brings us to what we feel is an important point.

The Civil Aeronautics Board in the States was charged with determining what was an acceptable level of essential service or EAS. They got out their ouija board or whatever and started to figure it out. They determined there was a need of 68 seats a day in and out of this community, but they only had enough subsidization money to give them 56, and they could only find a carrier, a Beechcraft, that would seat eight people. The idea was to keep this Beechcraft flying all day. Seven flights would give you 56. I am sure some of the hon. members have flown Beechcraft before—I have or the equivalent. It may be fine for short jaunts, but it does not do anything for cargo, nor does it encourage people to fly, particularly in bad weather.

Mr. Angus: I am thinking particularly of the winter-time, when you wear big bulky parkas. They just do not quite fit into those puddle jumpers.

Mr. Wentzell: That is right. Exactly.

Mr. Angus: Let me turn to another area in your main brief. I think it is the first time that reference has been made to this committee during our travels about the federal government's proposal to turn some of their airports over to municipalities,

[Translation]

faites une comparaison entre le Minnesota et votre province, et moi-même, qui suis le voisin au nord, et moi-même, je vois beaucoup de ressemblance entre leur géographie et celle du nord-ouest de l'Ontario. Quelle est la source de ces informations? Est-ce une étude qu'ils ont effectuée ou bien est-ce votre association qui a effectué cette étude?

M. Wentzell: Monsieur Angus, je dois reconnaître que vous aurez des informations encore plus complètes à ce sujet lorsque vous recevrez les représentants de la Harmon Corporation demain. Je suis l'avocat de la Harmon Corporation, et je suis intervenu en son nom devant la Commission canadienne des Transports lors des audiences sur la déréglementation aérienne.

Nous avons fait une étude très approfondie que vous verrez demain matin et nous avons choisi le Minnesota car il s'agissait d'une communauté rurale, d'un État rural qui, à de nombreux égards, ressemble beaucoup à Terre-Neuve. Nous avons contacté le directeur des transports de cet État et nous avons étudié la question de façon approfondie. Nous pensons avoir établi des contacts intéressants avec M. Keintz et avec d'autres responsables au Minnesota. Voilà d'où viennent ces documents. Maintenant, je ne voudrais pas révéler le pot aux roses avant mon client qui doit comparaître demain.

M. Angus: Non. Vous avez raison. Nous en discuterons donc avec eux.

J'ai une question d'ordre technique. À la page 12, sixième ligne, est-ce que vous parlez vraiment d'un appareil turbo-propulsé de huit passagers?

M. Wentzell: Oui, c'est précisément ce dont il s'agit. À Thief River Falls, on a remplacé un Beechcraft par un D9 Convair 580. Et cela nous amène à une considération qui nous semble très importante.

La Civil Aeronautics Board des États-Unis a été chargée de déterminer ce qui constituait un niveau de service acceptable. Ils ont sorti leur boule de cristal et commencé à faire des calculs. Ils ont déterminé que 68 sièges par jour à destination et en provenance de cette communauté étaient nécessaires, mais comme leurs fonds ne leur permettaient que 56 sièges, ils n'ont trouvé qu'un seul appareil, un Beechcraft, qui transporte huit passagers. À condition que ce Beechcraft fasse des allers et retours toute la journée, avec sept vols par jour, cela fait 56 sièges. Je suis certain que plusieurs d'entre vous ont dû prendre des Beechcraft, moi-même je l'ai fait, ou quelque chose d'équivalent. C'est peut-être très bien pour des courts trajets, mais ça ne vaut rien du tout pour les marchandises, et cela n'encourage pas non plus les gens à prendre l'avion, surtout par mauvais temps.

M. Angus: Je pensais surtout à l'hiver, quand les gens portent des vêtements encombrants, c'est très difficile de les faire tenir dans ces sauterelles.

M. Wentzell: En effet.

M. Angus: Je passe à un autre sujet que vous traitez dans votre mémoire. Je crois que c'est la première fois qu'on nous parle de la proposition du gouvernement fédéral de céder une partie des aéroports aux municipalités, au secteur privé, etc.

[Texte]

private sector, whatever. Have you as a chamber been approached by any government officials to discuss, to negotiate, to hear your thoughts on turning over these airports to others, other than the Government of Canada?

Mr. Wentzell: Mr. Chairman, we have not had any request from Transport Canada or from any politicians in that respect. However we did note that as part of the *Freedom to Move* paper that this was alluded to. It has also been mentioned in Structure 90, which is the Ministry of Transport's own proposals of restructuring, that they would like to get out of some of the airport business.

We have had a bit of research. I have had the privilege of sitting on the Deer Lake Advisory Committee for their airport. We have had access to some of Transport Canada's thinking on these matters and how it works in some other places. But all indications are that this is not a proposal that has much merit. It might be all right in some high density airports, such as Toronto Island or perhaps Edmonton Municipal Airport, but it does not hold a lot of promise for anywhere else in the country.

• 1740

Mr. Angus: You were quite clear when you responded. You said no one from the Department of Transport nor any politician has approached you or any of the organizations you are involved with. Has any employee of another arm of the government or any go-between contacted you?

Mr. Wentzell: No.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for appearing and for your executive summary and your more comprehensive brief. I must say, this business of old Terra Nova goes back... is this not the Sullivan commission, way back in 1977, that laid the seeds for all this; seeds that are festering still?

Mr. Wentzell: The Sullivan commission of 1977... it is my understanding that the recommendation was to abolish the railroads.

The Chairman: It has not come full circle yet, but...

Mr. Wentzell: CN is still trying to abolish the railroads.

The Chairman: Yes. Thank you very much for your appearance today.

Now, colleagues, we have the officials of the Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University. Appearing on its behalf is Dr. Mary Brooks, Assistant Professor in the School of Business, and John Gratwick, its Director. Welcome.

Dr. Mary R. Brooks (Associate Professor, School of Business, Canadian Marine Transportation Centre, Dalhousie University): I will try very quickly to review the items we thought were the most important in our brief.

[Traduction]

Est-ce que la Chambre de commerce a contacté les représentants du gouvernement pour discuter, pour négocier, pour faire connaître sa position face à cette possibilité de céder certains aéroports qui, pour l'instant, appartiennent au gouvernement du Canada?

M. Wentzell: Monsieur le président, nous n'avons été contacté ni par Transport Canada ni par les autorités politiques. Toutefois, nous avons noté que le document *Aller sans entraves* mentionnait cette possibilité. On en a parlé également dans Structure 90, la proposition de restructuration du ministère des Transports, de cette possibilité d'abandonner une partie des responsabilités relatives aux aéroports.

Nous avons fait des recherches, et j'ai eu la chance de siéger au Comité consultatif de Deer Lake qui s'occupait de l'aéroport. Cela nous a donné l'occasion de connaître un peu la position de Transports Canada, et également sa position pour d'autres régions. Cela dit, tout semble indiquer que cette proposition n'a pas grand mérite. C'est peut-être possible pour les grands aéroports très fréquentés, comme l'aéroport des îles de Toronto, ou l'aéroport municipal d'Edmonton, mais cela ne semble pas très prometteur pour les autres.

M. Angus: Vous avez répondu très clairement. Vous avez dit que personne au ministère des Transports, aucun homme politique n'avait cherché à vous contacter, vous ou l'une des organisations dont vous vous occupez. Est-ce qu'un employé d'un autre secteur du gouvernement, un intermédiaire, a cherché à vous contacter?

M. Wentzell: Non.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, d'être venus et de nous avoir soumis ce résumé et également ce mémoire. Je dois dire que cette vieille affaire de Terre-Neuve remonte à 1977, n'est-ce pas, la commission Sullivan, qui a engendré cette situation regrettable qui dure encore aujourd'hui.

M. Wentzell: La commission Sullivan de 1977... Elle avait recommandé, je crois, d'abolir les chemins de fer.

Le président: Nous n'avons pas encore tout à fait bouclé la boucle, mais...

M. Wentzell: Le CN essaie toujours d'abolir les chemins de fer.

Le président: Oui. Merci beaucoup d'être venus.

Chers collègues, nous recevons maintenant le Centre des transports maritimes de l'université Dalhousie, représenté par M^{me} Mary Brooks, professeur assistant à l'École de commerce, et John Gratwick, directeur. Bienvenue.

Mme Mary R. Brooks (professeur assistante, École de commerce, Centre des transports maritimes, université Dalhousie): Je vais essayer de passer en revue très rapidement les éléments de notre mémoire qui nous semblent les plus importants.

[Text]

First of all, the role of transportation is to facilitate the business of the country. Therefore the role of government in transportation should be one of infrastructure provision rather than one of subsidizing carriers. Therefore the emphasis of a deregulated transportation policy is consistent with a non-participatory role for government when the marketplace is mature.

In Canada, addressing the issue of Crown corporations, the existence of government participation in many modes means that a concept of free and fair competition is difficult to conceive.

• 1745

An admonishment to be sensitive to criticism is inadequate protection for private companies from those public sector corporations intent on empire building. Therefore, in order to provide adequate protection full implementation of the *Freedom to Move* policy can only follow upon privatization of Crown corporations.

Crown corporations do not operate in the same manner as private sector businesses, and are not faced with the ultimate discipline of bankruptcy if management makes too many mistakes in judgment or if they continue to engage in unprofitable activities. In addition, Crown corporations are faced with the problem of ministerial directives and budgets and plans that must be approved, so that puts them in a bit of a difficult position in terms of following completely the situation that applies to private sector businesses.

Although the privatization of transport Crown corporations is the ultimate goal, it is unlikely to happen overnight. We would like to suggest that one means of achieving this as a partial step would be to add Crown corporations such as CN and Air Canada to part of Canada's investment portfolio—remove them from the purview of the transport ministry and consider them as part of our investment portfolio. The government's shareholder responsibility for these corporations would then reside within, say, the CDIC as a means of managing them and remove them from the sectoral, ministerial influence that prevents them from being truly competitive.

One other aspect of ownership that is a problem with *Freedom to Move* is that the provisions against foreign ownership of Canadian transportation enterprises, whether intentional or not, are fairly weak. Ironically, in the marine mode there is not only no protection for Canadian ownership of deep-sea shipping, but virtually the reverse. Successive governments have continued to maintain fiscal and regulatory regimes that discourage Canadian ownership; yet on the other extreme, the coasting trade restricts trade to Canadian vessels. Given the concerns about government ownership that we have already mentioned and the comments on foreign ownership provisions, it would be helpful if Canada would produce a consistent all-embracing transportation ownership policy. So we see these as being tied together.

[Translation]

Pour commencer, les transports sont là pour faciliter les activités commerciales du pays. Par conséquent, en matière de transports, le gouvernement devrait s'occuper de l'infrastructure au lieu de subventionner les transporteurs. Par conséquent, une politique de déréglementation des transports s'impose lorsque le marché est suffisamment mûr pour que le gouvernement puisse cesser sa participation.

Au Canada, la participation gouvernementale à de nombreux modes de transport, sous forme de sociétés de la Couronne, empêche de concevoir clairement la notion de concurrence libre et équitable.

Pour protéger les compagnies privées des sociétés du secteur public qui cherchent à construire des empires, il ne suffit pas de critiquer celles-ci. Par conséquent, c'est uniquement en appliquant les principes contenus dans le document *Aller sans entraves* que l'on réussira à assurer une protection véritable, et la conséquence logique de cette évolution, c'est la privatisation des sociétés de la Couronne.

Les sociétés de la Couronne ne sont pas exploitées comme les entreprises du secteur privé, et si leur direction fait trop d'erreurs de jugement, si elle s'entête dans des activités non rentables, elles n'ont pas la menace de la faillite pour leur inculquer un sens de la discipline. De plus, les sociétés de la Couronne ont le problème des directives ministérielles, budgets et plans qui doivent être approuvés, ce qui les met dans une situation quelque peu difficile et les empêche d'évoluer de la même façon que les entreprises du secteur privé.

Bien que la privatisation des sociétés de transport de la Couronne soit l'objectif ultime, cela ne se produira pas du jour au lendemain. Nous pensons que pour commencer, on pourrait verser une partie des sociétés de la Couronne, comme le CN et Air Canada, au portefeuille d'investissement du Canada, c'est-à-dire les soustraire à l'influence du ministère des Transports et les considérer comme des éléments de notre portefeuille d'investissement. Le gouvernement serait alors actionnaire de ces sociétés, qui relèveraient alors de la SADC, ce qui les soustrairait à l'influence ministérielle qui les empêche actuellement d'être des entreprises vraiment concurrentielles.

Un autre aspect de la propriété qui pose un problème dans le document *Aller sans entraves*, c'est que les dispositions contre la propriété étrangère d'entreprises de transport canadiennes sont assez faibles, que ce soit voulu ou pas. Il est ironique de constater que dans le mode maritime, la protection canadienne des messageries de haute mer n'est absolument pas protégée; au contraire, c'est l'inverse. Plusieurs gouvernements successifs ont maintenu des régimes fiscaux et des réglementations qui découragent la propriété canadienne. Et pourtant, à l'autre extrémité, le commerce de cabotage est réservé aux embarcations canadiennes. Compte tenu de nos observations sur la propriété gouvernementale et sur les dispositions relatives à la propriété étrangère, il faudrait que le Canada mette sur pied une politique globale sur la propriété dans le secteur des transports. Pour nous, tout cela est lié.

[Texte]

A second point we would like to make is that railways alone are required to charge compensatory rates at all times. The compensatory rate is considered to include the full costs of the rail, although it does not include that for other modes. One means of solving this and solving the problem of captive shippers is to develop a rail infrastructure authority. This is a different idea than joint running rights or shared road beds. The rail infrastructure authority would allow any rail operator of private company to run over its track and it would also facilitate the privatization of CN and VIA. Responsibility of operation and maintenance of the track could be put into the hands of the rail authority, which would be operated in a manner similar to the St. Lawrence Seaway Authority. This would make rail mode compatible with other modes and at the same time remove the natural monopoly element of the railway.

Both those points, the point of the portfolio investment instrument and the rail infrastructure authority, are the two key points we would like to submit. Thank you.

The Chairman: Thank you very much for that very succinct summary of a very summarized brief, really—a short brief, which has some interesting and novel points to it. Mr. Ouellet.

• 1750

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask our witness to indicate if she supports the position taken by the Canadian Premiers at their recent conference in St. John's about the desirability of the Canadian government incorporating in our new national transportation policy something to the effect that transportation should be recognized as a key to regional economic development and that indeed, the act not only emphasize this responsibility but also that there be consequential decisions taken by government to sustain this responsibility.

Mr. John Gratwick (Director, Canadian Marine Transportation Centre, Dalhousie University, Halifax): I will take it, if you do not mind, Mr. Ouellet. I think the basic premise we are stating is that the function of transportation is to serve almost totally the nation's affairs and nation's business. Obviously, a part of that, at any one time, is perhaps two developments or development of a particular area or sector of the country's economy.

It would seem to us that the best role for this is not to force a particular requirement on the transport operation, certainly in the sense of forcing some requirement on carriers. If the federal or provincial government has responsibility for the infrastructure for transportation, they can encourage or discourage development very easily. That is virtually what we have done... the provinces do now, as far as their highway developments are concerned. To a large extent, the federal government has responded on the air and water side to the development requirements of the country by being, if you like, the architect of the infrastructure for all modes of transport.

[Traduction]

Une seconde observation: seuls les chemins de fer sont tenus d'exiger des prix compensatoires en tout temps. Le tarif compensatoire est censé comprendre la totalité des coûts du transport ferroviaire, mais pour les autres modes de transport, ce n'est pas le cas. Un moyen de résoudre ce problème, et celui des expéditeurs captifs, c'est de créer une administration du transport ferroviaire. Il ne s'agit pas là des droits d'exploitation en commun ou du partage des voies. Cette administration de l'infrastructure ferroviaire permettrait à un exploitant ferroviaire privé d'emprunter ces voies, et cela faciliterait également la privatisation du CN et de VIA. Cette administration pourrait assumer la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien des voies et fonctionnerait un peu comme l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le mode ferroviaire serait alors compatible avec d'autres modes et, en même temps, le monopole naturel des chemins de fer serait supprimé.

Ces deux observations, portefeuille d'investissement et administration de l'infrastructure ferroviaire, sont les deux éléments clés de notre intervention. Merci.

Le président: Merci beaucoup pour ce résumé très succinct d'un mémoire très résumé—en fait, un mémoire très court, qui contient tout de même des éléments intéressants et nouveaux. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. J'aimerais savoir si notre témoin est d'accord avec la position adoptée par les premiers ministres canadiens, qui se sont réunis récemment à Saint-Jean de Terre-Neuve; ils ont déclaré que le gouvernement canadien devait établir dans sa nouvelle politique sur les transports que les transports étaient un élément clé du développement économique régional, et que la loi devait non seulement insister sur cette responsabilité, mais également que le gouvernement devait en tenir compte dans ses décisions subséquentes.

M. John Gratwick (directeur, Centre de transport maritime, université Dalhousie, Halifax): Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur Ouellet, c'est moi qui vais répondre. Nous estimons, c'est le fondement de notre intervention, que les transports servent presque totalement les affaires et les entreprises commerciales de la nation. De toute évidence, un des éléments, c'est de promouvoir le développement d'une région ou d'un secteur de l'économie.

Il nous semble que le meilleur moyen d'en tenir compte, ce n'est pas d'exiger certaines conditions du secteur des transports, en tout cas, pas d'exiger certaines conditions des transporteurs. Si le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux ont la responsabilité de l'infrastructure des transports, ils peuvent encourager ou décourager très facilement le développement. C'est virtuellement ce qui s'est produit, ce que les provinces font actuellement, avec leurs réseaux routiers. Dans une large mesure, le gouvernement fédéral s'est constitué l'architecte de l'infrastructure de tous les modes de transport et, ce faisant, a réagi aux besoins dans les secteurs des transports aériens et du transport par voie d'eau.

[Text]

I think one of the points we are making here is that it would be a good idea if we could get rail moved into the same category as the other modes, so that the infrastructure could be used very flexibly, choosing the right modes and the appropriate modes to do any sort of initial development initiatives in any part of the country's economy.

Mr. Ouellet: In your recommendation about foreign control, I am not too sure to what extent you recommend the government to go. It seems to indicate that the 5 million that appears in the Investment Canada Act is a threshold that might be considered fairly weak. Which threshold do you have in mind, if any? If I read the other paragraph on page 5 of your presentation, it seems to . . .

Mr. Gratwick: I think our ultimate recommendation is that we have galloped off in all directions on this one, and it would be a good idea if we could get our act together. We are not really sure what we want. We do quite different things in quite different areas. My impression of this is that we do not really know what we want. I think our difficulty is that perhaps . . .

Mr. Ouellet: Do you know?

Mr. Gratwick: We do not know. We really do not know what we want. One of the things that is, perhaps, fairly obvious is that whatever we want, we could never state it in legislation in dollar terms. That gave us enough trouble with the Crowsnest Pass rates. Let us not put dollar figures into legislation again, however we steer the process . . .

Mr. Benjamin: Every damn thing we had.

Mr. Gratwick: You came back at the wrong moment, Mr. Benjamin. I am sorry.

The Chairman: Mr. Ouellet, your last question.

Mr. Ouellet: For specific reasons, for reason to carry on some services in remote areas or areas where it is not economically viable, are you in favour of some subsidies or compensatory rates, or do you basically advocate to get out of this as quickly as possible?

Mr. Gratwick: I think the consistent answer to this is that if the government, at any level, wishes to give some assistance to an area in transport terms, then it should go as far as providing assistance in the provision of the infrastructure for the transport system. I do not think it is ever appropriate to subsidize a carrier, whether it is passenger or freight, directly to further some development or support activity.

• 1755

If the government can identify a region or an area or a group or a company or an industry that requires assistance, then they should give that assistance to the company and let them either make the transportation they want themselves, do it themselves, or buy what they want; never give it to the transport companies. We always finish up with inefficient transport systems and dissatisfied customers. I do not think there is a single case of a really satisfactory subsidy to carriers that has been just a blanket subsidy.

[Translation]

Nous pensons qu'il serait bon de ranger le transport ferroviaire dans la même catégorie que les autres modes, ce qui permettrait d'assouplir l'infrastructure, d'offrir un choix entre les différents modes, avant d'adopter des orientations pour le développement de l'économie des régions.

M. Ouellet: Dans votre recommandation sur le contrôle étranger, je ne sais pas très bien jusqu'où vous voulez voir le gouvernement aller. Apparemment, les cinq millions dont il est question dans la Loi sur Investissement Canada est un seuil qui pourrait être considéré comme insuffisant. Si vous avez un seuil à proposer, où se situerait-il? L'autre paragraphe, à la page 5 de votre exposé, semble . . .

M. Gratwick: Nous pensons que jusqu'à présent, on a eu tendance à galoper dans tous les sens et qu'il serait bon de mettre un peu d'ordre dans cette situation. Nous ne savons pas avec précision ce que nous voulons. Nous faisons des choses très différentes, dans des secteurs très différents. J'ai l'impression que nous ne savons pas vraiment ce que nous voulons. Le problème, c'est probablement . . .

M. Ouellet: Est-ce que vous, vous savez?

M. Gratwick: Nous ne savons pas. En fait, nous ne savons pas ce que nous voulons. Un des problèmes, et en fin de compte, c'est assez évident, c'est qu'il est impossible de fixer une somme en dollars dans la loi. Ce genre de chose nous a posé assez de problèmes avec les tarifs du Nid-de-Corbeau. Ne recommençons pas cette erreur, car peu importe . . .

M. Benjamin: Tout ce que nous avons.

M. Gratwick: Monsieur Benjamin, vous êtes revenu au mauvais moment. Je suis désolé.

Le président: Monsieur Ouellet, c'est votre dernière question.

M. Ouellet: Dans certains cas particuliers, dans le cas de régions isolées ou de régions qui ne sont pas économiquement viables, est-ce que vous êtes en faveur de subventions ou de tarifs compensatoires, ou bien pensez-vous qu'il est préférable de quitter le terrain le plus vite possible?

M. Gratwick: Je pense que si le gouvernement est disposé à intervenir dans le domaine des transports, il doit le faire au niveau de l'infrastructure. Je ne pense pas qu'il soit jamais bon de subventionner un transporteur, que ce soit de passagers ou de marchandises, dans le but d'encourager le développement ou une activité de soutien.

Si le gouvernement estime qu'une région, une zone, un groupe, une société ou un secteur industriel ont besoin d'aide, il devrait leur fournir une aide directe, pour qu'ils puissent eux-mêmes assurer le transport ou acheter ce qu'ils désirent; il ne faut surtout jamais subventionner les sociétés de transport. Cela finit toujours par des systèmes de transport inefficaces et des clients mécontents. Je ne pense pas qu'il y ait un seul exemple de subventions générales à un transporteur qui aient vraiment donné satisfaction.

[Texte]

MFRA has worked better than most because it is in fact given more directly to a particular group and now, much more particularly in recent years, to particular industries. When you have identified the people who need the help, then you give the money to them. That works. Nothing else does.

The Chairman: Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Brooks and Mr. Gratwick, I am intrigued by your proposal of an operating authority for the provision of railbed basically. What you are suggesting, in effect, is the nationalization of the CP lines and the carving out of the CN trackage from the company and I am wondering why you would recommend that, in effect, the taxpayer take over the operation of the most expensive component of the rail system in this country.

Mr. Gratwick: I think the basic reason is that at the moment we literally have a situation where the rail is out of step and it reflects through in all the things that happen and all the arguments we have about predatory pricing and compensatory rates. All this stems from that single problem that the railways, alone among all the modes of transport, at the moment are expected not only to completely supply and service their roadbed, their right-of-way, but in fact, because of the way that their books are set up for both CN and the other company, they have to carry the capital costs of that and they have to get a return on that investment.

Now, no other infrastructure has to do this. I am suggesting that in fact it is not a question, in that sense, of the short-term costs, because that will be recovered from the rail operators if we go this route by tolls or user fees like we do on the Seaway now, and you can set those levels to achieve full recovery certainly, if you like, the ongoing costs. The difficulty that the railways have is that they have to both raise the capital and then make a profit on that capital to keep themselves whole and that does not happen for the other modes. That is why I think we have got to bring the railways in line.

Mr. Angus: Yet in terms of the other modes, we heard from the Ontario Trucking Association who said at least for that province that the motoring users of the province's highways pay fully for the provision of those roads.

Mr. Gratwick: I heard him say that. I have a little doubt about the figures, from what I have seen, any official figures that are available. I do not think any province quite breaks even on its highway system. It could do if it wanted to. But the main point here, of course, is that this is all they are doing. They are breaking even on their annual operating costs. They are not getting a return on the accumulated investment in that highway system.

Mr. Angus: Have you done any studies or are you aware of any studies that have compared the public subsidy to the various modes of travel in this country . . . on transportation?

[Traduction]

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a donné de meilleurs résultats que d'autres programmes parce qu'elle s'adresse plus directement à un groupe particulier, et depuis quelques années, à des secteurs industriels. Lorsque l'on a déterminé qui a besoin d'aide, on leur donne l'argent directement. C'est efficace. Aucun autre système ne l'est.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Brooks, monsieur Gratwick, votre proposition de créer une autorité responsable des voies m'intrigue. Vous suggérez de fait que nous nationalisons les lignes du CP et que nous soustrayions à l'autorité du CN sa voie ferrée; je me demande pourquoi vous recommandez en fait que le contribuable prenne en charge l'exploitation de l'élément le plus coûteux du réseau ferroviaire canadien.

M. Gratwick: C'est essentiellement, je pense, parce qu'actuellement, le rail est parfaitement incontrôlé, comme on peut le voir dans tous les événements récents et toutes les discussions concernant les prix déloyaux et les taux compensatoires. Tout cela provient du seul fait que les chemins de fer, seuls de tous les modes de transport, doivent non seulement fournir et entretenir leurs propres plates-formes, leurs propres emprises, mais en raison de la méthode comptable du CN et de son concurrent, les deux sociétés doivent également assumer les frais d'immobilisation relatifs à la plate-forme, et elles doivent en retirer un bénéfice.

C'est une situation unique. Je dirais que l'important n'est pas en fait les coûts immédiats, car il est toujours possible, si l'on choisit cette méthode, de faire payer les exploitants des chemins de fer par l'entremise de péages ou de droits de passage, comme nous le faisons sur la voie maritime actuellement; et il est certainement possible d'exiger des droits suffisamment élevés pour couvrir entièrement les coûts d'exploitation. La difficulté qui se pose aux sociétés de chemins de fer, c'est qu'elles doivent en même temps réunir les capitaux et réaliser un bénéfice sur ce capital afin de s'en sortir, et ce n'est le cas pour aucun des autres modes de transport. C'est pourquoi je pense que nous devons mettre les chemins de fer sur le même pied que les autres.

M. Angus: Pourtant, la *Ontario Trucking Association* nous a dit que, en Ontario du moins, les utilisateurs du réseau routier provincial financent entièrement le coût des routes.

M. Gratwick: Je l'ai entendu. D'après ce que j'ai pu voir, d'après les données officielles disponibles, je doute de l'exactitude de ces chiffres. Je crois qu'aucune province ne réussit à équilibrer vraiment son budget routier. Ce serait possible. Mais bien sûr, c'est tout ce que font les provinces. Les rentrées suffisent à couvrir les coûts d'exploitation annuels. Elles ne permettent pas de réaliser un rendement sur l'investissement mis dans le système routier.

M. Angus: Avez-vous fait des études, ou avez-vous pris connaissance d'études comparant le système de subventions publiques aux divers modes de déplacement, ou de transport, au Canada?

[Text]

Mr. Gratwick: I know what you mean. In our brief on this one, Mr. Angus, we have in fact raised that almost as a recommendation. One of our great difficulties is that collectively the provinces and the federal government do not know the state of our accounts. The provinces do not really know how much they have got invested, nor does the federal government, and we do not really have a common basis for looking at either the direct or in most cases indirect support that we are giving to the various modes of transport in totality from our various levels of government. It does not stop just at the provinces; it is the provinces and the municipalities. Highways get involved in all of their accounts and there is no such thing at the moment as a decent, consistent, common-sense accounting for this process, so that really we are all arguing from ignorance.

Mr. Benjamin: All modes are subsidized.

Mr. Gratwick: Yes.

Mr. Angus: So I think the final conclusion, Mr. Chairman, if I may, is that really we should not be tinkering until such time as we have that kind of information so we are dealing with what is actually happening out there as opposed to gut feelings that all of us may have and may vary, depending on our own perspectives.

• 1800

Mr. Gratwick: Collecting more information would be necessary, but I would hate to think that, again with the usual Canadian trait, we in fact will

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I want to thank you, Dr. Brooks and Mr. Gratwick, just because you were so honest in that one answer about going all over the lot and not really having your act in order.

I am most interested in your brief. You are the Canadian Marine Transportation Centre, yet your brief covers things besides marine. I am just interested in that and what comment you have about the marine side of *Freedom to Move*, if any.

Mr. Gratwick: In fact, perhaps the Halifax Board of Trade answered that in part today. The marine side of transportation problems is largely with the railways; they are not with marine. We do not have any marine in Canada to talk about anyway because we let the foreigners do it for us so in fact we have to find other things to look at and discuss in our centre.

The Chairman: You are very frank again. Thanks very, very much. I am glad you waited and I am glad we had you here.

We are now calling the last witness in the room. It is Mr. Larry Wark, the staff representative of the Atlantic Canada UAW. He has an oral brief.

[Translation]

M. Gratwick: Je vois ce que vous voulez dire. En fait, monsieur Angus, nous avons pratiquement fait une recommandation en ce sens dans notre mémoire. Une des principales difficultés c'est que les provinces et le gouvernement fédéral, collectivement, ne connaissent pas l'état de nos comptes. Les provinces ne savent pas vraiment combien elles ont d'investi, pas plus que le gouvernement fédéral, et nous n'avons donc pas vraiment de base commune pour calculer les subventions directes, ou le plus souvent indirectes, que nous donnons aux divers modes de transport, par l'entremise des divers niveaux de gouvernement. Il n'y a pas que les provinces; il y a les provinces et les municipalités. Elles ont toutes un poste pour le réseau routier, et il n'existe actuellement aucune méthode acceptable et uniforme de comptabilité; nous baignons donc dans l'ignorance.

M. Benjamin: Tous les modes de transport sont subventionnés.

M. Gratwick: Oui.

M. Angus: Il faut donc en conclure, monsieur le président, si vous le permettez, que nous ne devrions pas entreprendre de changements tant que nous n'aurons pas ces renseignements, afin d'agir sur la foi de renseignements précis, et non pas d'impressions personnelles et variées, selon notre perspective.

M. Gratwick: Il serait nécessaire d'obtenir davantage de données, mais j'espère que nous n'allons pas, selon une habitude bien canadienne, étudier la question à mort pendant encore 20 ans.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, messieurs Brooks et Gratwick, d'avoir été si honnêtes en avouant que vous alliez à tâtons et que vous n'aviez pas vraiment organisé votre affaire.

Votre mémoire est des plus intéressants. Vous représentez le Canadian Marine Transportation Centre, et pourtant, le mémoire traite de questions autres que les transports maritimes. Je trouve cela intéressant, et je voudrais savoir si vous avez des observations à faire concernant les propositions de *Aller sans entraves* en matière de transports maritimes.

M. Gratwick: Je crois que la Chambre de commerce d'Halifax a répondu partiellement à cette question. C'est des chemins de fer surtout que viennent les problèmes des transports maritimes. Nous n'avons pas vraiment de marine marchande, au Canada, parce que nous laissons à des étrangers le soin de nous servir; nous sommes donc obligés de nous intéresser à d'autres questions.

Le président: Encore une fois, vous êtes très francs. Merci beaucoup. Je suis heureux que vous ayez bien voulu attendre et que vous ayez comparu.

J'appelle maintenant le dernier témoin de la journée. C'est M. Larry Wark, représentant du syndicat TUA pour la région atlantique. Il va nous faire un exposé.

[Texte]

You can verbally give your brief and then we will start the questions, all within the 15 minutes.

Air Atlantic expressed an interest to be here. They may think they are going to get on tomorrow. There are going to be real problems because they are supposed to be in the room now.

Mr. Larry Wark (Staff Representative, Atlantic Canada UAW): First of all, it is nice to know that you are regulated at a deregulation hearing.

The Chairman: You got in a little beyond our regulation, at 2 this afternoon. You really are a black sheep.

Mr. Wark: I know. I have been told that several times.

Our organization represents approximately 800 airline workers throughout Atlantic Canada, those workers working for Eastern Provincial Airways, Air Canada and Air Maritime.

Due to the time limits on this and the constraints with respect to trying to make, I guess, a brief statement and give opportunity for questions, I will skip some of the comments I was going to make and try to get down to the nuts and bolts of the deregulation question.

First of all, we should go on record as saying that our organization and members are totally opposed to deregulation, and not in just the context we hear so often of the personal thing with respect to the jobs that could or could not be affected because of the deregulated type of industry, be it airline, trucking or any other type of industry.

The so-called benefits that deregulation will, I guess, perpetrate upon the public of Canada and business in general have been expounded by the government several times; yet, at most of the hearings where we have appeared before the CTC during this year and in previous years, the ultimate benefits that have been talked about and, I guess, sold to the public in general have yet to culminate in anything that anybody could put their fingers on. It was interesting to hear some of the comments made by business today with respect to the effects they see of deregulation in Atlantic Canada.

Competition, levels of service and reasonable and affordable pricing seem to be three of the main proponents' components of a deregulated environment, and these should be some of the benefits reaped by the public.

I would suggest to you that the problem we have in Canada as a whole, and Atlantic Canada specifically . . . and I do not think we are unique in Atlantic Canada: I think as you go throughout this country you find that we have various Atlantic Canada scenarios throughout all of Canada, throughout the various provinces.

For the context of Atlantic Canada, when one views that the two major cities in this country have the equivalent population of four provinces in this entire country, one begins to try to figure out where this competitive edge and this survival in a marketplace the size of Atlantic Canada stem from.

[Traduction]

Vous avez 15 minutes en tout pour l'exposé et les questions.

Les représentants d'Air Atlantic ont demandé à comparaître. Ils pensent peut-être qu'ils sont censés venir demain. Nous allons vraiment avoir un problème, car ils sont censés être ici maintenant.

M. Larry Wark (représentant, TUA, région atlantique): Tout d'abord, il est bon de voir que vos audiences sur la déréglementation sont parfaitement réglées.

Le président: Vous êtes arrivé à 2 heures, cet après-midi; c'est une petite entorse à nos règlements. Vous faites quelque peu la brebis galeuse.

M. Wark: Je sais, on me l'a dit très souvent.

Nous représentons environ 800 employés des lignes aériennes dans l'ensemble de la région atlantique, qui sont employés d'Eastern Provincial Airways, d'Air Canada et d'Air Maritime.

Étant donné le peu de temps dont je dispose pour vous faire une brève déclaration et vous permettre de poser des questions, je m'abstiendrai de certains commentaires que j'avais l'intention de faire et je vais essayer d'aller tout droit au coeur de la question de la déréglementation.

Tout d'abord, nous tenons à faire savoir officiellement que notre organisation et ses membres sont absolument opposés à la déréglementation, et pas seulement pour les raisons habituelles concernant les emplois qui pourraient être touchés dans les secteurs déréglementés, qu'il s'agisse des transports aériens, du camionnage ou d'autres.

Le gouvernement nous a souvent expliqué les soi-disant avantages que tireraient la population canadienne et le monde des affaires en général d'une déréglementation; cependant, tous ces avantages qu'on nous a tant promis pendant les audiences de la CCT auxquelles nous avons assisté cette année, et les précédentes, n'ont encore rien donné de tangible. Il était intéressant d'entendre ce qu'avait à dire l'entreprise aujourd'hui quant aux effets de la déréglementation dans la région atlantique.

La concurrence, le niveau des services et les prix raisonnables et abordables semblent être trois des principaux éléments de la déréglementation, et ils devraient en même temps avantager le public.

J'estime que le problème, au Canada en général, et dans la région atlantique en particulier . . . et je ne crois pas que nous soyons un cas unique, car l'on trouve à travers le pays divers scénarios du type atlantique, dans les diverses provinces.

Pour ce qui est de la région atlantique, lorsque l'on considère que les deux principales villes du pays ont une population égale à quatre provinces, on commence à se demander d'où vient l'idée d'un avantage compétitif et de la possibilité de survivre dans un marché de la taille de la région atlantique.

[Text]

To bring it even closer to home, I guess we have a glaring example. Without a deregulated industry being in full effect at this point in time, the most recent announcements by Canadian Pacific with respect to Eastern Provincial and Air Maritime have had some fairly resounding effects.

I do not know if anybody has taken a close look at what has happened since the purchase of Eastern Provincial Airways by Canadian Pacific.

• 1805

Number one, we decimated the community of Gander, Newfoundland, in the movement, for the purposes of competitive pricing and better servicing and all the rest of the excuses that went along with that particular move. It caused several hundred people to have to uproot, move their families, what not, and come to Halifax. For those who did not come in the original transition of the purchase, they were told that this would be something that would be phased in over a period of time.

The fact of the matter is that CP, if one took a very close look at what occurs when business is allowed to operate in an unfettered, uncontrolled environment, and that is not even that way yet... Several of the jobs that were destined for the mainland... I guess if we were to say that Atlantic Canadians, as a whole, might benefit from the CP purchase of EPA, those jobs have been moved clean clear past Halifax, right out to the western part of Canada, doing nothing for the unemployment levels in this region, certainly doing nothing for job creation, and ultimately leaving many people, who had uprooted with the intent of making mainland Nova Scotia, without a job again.

I think it is very frustrating for workers and their families to see the only benefits of deregulated industry create this kind of upheaval in their personal life where you do not know where you are going, because the whims of the corporation with respect to where it is going to make its most profit and how to do it is exactly what the rule of thumb will be when exercising those kind of decisions in the boardrooms.

I guess you would have to say is that this is the monkey-see, monkey-do concept when we look at deregulation. Deregulation came to light in Canada because of its being done with our American neighbours south of the border, again. I do not know how we could even entertain a deregulated type of industry throughout the length and breadth of a country such as Canada. When you have New York State which houses as many people in one state as all of Canada houses and we think we can put that kind of concept and process into operation in a country like Canada is just mind-boggling to me.

I have heard it said several times today by the business community and others who have come before this commission that maybe the Toronto-Montreal corridor, Toronto-Vancouver, something like that, it may work. But when you talk about a deregulated type of environment which affects an entire country, all of the people in the country, and yet the best examples that can be put forth to any commission are three of our larger cities in a country such as Canada, then ultimately

[Translation]

On peut citer un exemple frappant, qui nous concerne d'encore plus près. Alors que la déréglementation n'est pas encore accomplie, les récentes annonces du Canadien Pacifique à propos d'Eastern Provincial et d'Air Maritime ont été retentissantes.

Je ne sais pas si quelqu'un s'est donné la peine d'aller voir de près ce qui s'est passé à Eastern Provincial Airways depuis que la société a été rachetée par Canadien Pacifique.

Tout d'abord, nous avons détruit la collectivité de Gander, à Terre-Neuve, simplement pour assurer des prix plus concurrentiels et de meilleurs services, et pour toutes sortes d'autres raisons qu'on a données pour justifier cette décision. Des centaines de personnes ont été déracinées, elles ont dû faire déménager leurs familles, venir à Halifax. On avait dit à ceux qui n'étaient pas déménagés au moment de l'achat que tous les changements seraient mis en oeuvre de façon progressive.

De fait, le CP, si on étudie de très près ce qui se produit lorsqu'on laisse des entreprises faire ce qu'elles veulent sans exercer quelque contrôle que ce soit, et ce n'est d'ailleurs pas encore la situation... Plusieurs des emplois qui devaient être offerts à Halifax... Certains pensaient que les Canadiens de la région atlantique dans l'ensemble tireraient profit de l'achat de la société EPA par le CP; cependant, les emplois qui auraient dû être créés dans la région n'ont même pas été offerts à Halifax, mais plutôt dans l'Ouest du Canada. Cela n'a rien changé au niveau du chômage dans la région, aucun emploi n'a été créé, et de fait, nombre de personnes qui avaient tout abandonné derrière eux pour venir vivre à Halifax et y trouver des emplois se sont trouvées en chômage.

Je crois que les travailleurs et leurs familles sont découragés lorsqu'ils constatent que la déréglementation n'a créé chez eux qu'un bouleversement de leur vie privée; ils ne savent plus où aller, car la société offrira les emplois là où c'est le plus rentable. C'est de ce critère dont on se servira lorsque les conseils d'administration prendront des décisions.

Dans le domaine de la déréglementation, il nous faut reconnaître que nous imitons. On a commencé à parler de déréglementation au Canada lorsque ce processus a été adopté par nos voisins américains. Je n'arrive vraiment pas à comprendre comment on peut envisager de déréglementer un secteur dans un pays aussi vaste que le Canada. Après tout, l'État de New York a autant d'habitants que tout le Canada, et il est absolument incroyable qu'on songe à mettre sur pied un régime de déréglementation au Canada.

A plusieurs reprises, aujourd'hui, j'ai entendu des représentants du secteur des affaires et d'autres intéressés dire à votre Comité que la déréglementation pourrait être efficace dans le corridor Toronto-Montréal, ou encore dans le corridor Toronto-Vancouver. Lorsque vous parlez d'une déréglementation qui vise un pays tout entier, tous ses habitants, si vous ne pouvez présenter comme exemples que trois des plus grandes villes d'un pays comme le Canada, il est évident que ce régime

[Texte]

this is not being done for the benefit of the whole of the nation. It is certainly not going to be done for the benefit of the majority of the populace, the majority of business, the majority of the consumers in a country such as Canada.

Canada is unique, and I think we are giving away some of our unique qualities. We cannot continue, I believe, to copy the American style of thinking, and I find this becoming more and more evident in a lot of the decision processes that are coming out of government today. We do not have a United States, and I would not want the damn thing. Given the opportunity to move south of the border for a \$10 cheaper fare, I would stay right where I am at. I would pay the extra \$10 to the Canadian industry, whether I am shipping or transporting my own personal being.

I think we really have to take a look at the consequences of deregulation, and I do not believe there can be anything good found with respect to the Canadian public, the Canadian consumer, unemployment levels in the country, business as a whole, when the results of deregulation in the United States have shown bankruptcy after bankruptcy, the big got bigger, and the small were evaporated, eliminated. Those new upstart airlines that did come to be in the United States may have started off in that competitive environment, but ultimately failed.

This year I had the fine pleasure of sitting at a negotiating table with both Air Canada and Eastern Provincial Airways, and I can assure you that the corporations in the airline industry do not require any sort of nudge from government with respect to their ability to sit down and negotiate at a bargaining table, taking a look at the future and the competitive environment that they see. And they do not need deregulation to make them competitive.

I would suggest to you that the recent announcement by CP to shelve routes that have been owned and operated down here for 25 years by EPA and hand them over to a new upstart carrier, based on a feeder arrangement they have with it, the second new upstart carrier in Atlantic Canada is being supported by Air Canada. It seems to me what the two major carriers in this country have decided to do is support, through feeder arrangements, two new upstarts. Let them fight it out in Atlantic Canada and one of them will lose.

• 1810

That is the establishment of the airline industry and the bigger air carriers, who already recognize that because of their very nature, the geographical location of the communities serviced in Atlantic Canada and the population of those communities, one of these two is going to fail. It is amazing that you are supporting something that in advance you admit cannot succeed because of the very nature of the marketplace in Atlantic Canada.

If that is true, if their assessment in the airline establishment is correct, then really what we are talking about is a deregulated environment that is going to create monopolistic

[Traduction]

de déréglementation ne sera pas à l'avantage de tout le pays. Il ne sera certainement pas à l'avantage de l'ensemble de la population, des entreprises, et des consommateurs.

Le Canada est un pays unique, et je crois qu'en optant pour la déréglementation, nous sacrifions certaines de ses caractéristiques précieuses. Nous ne pouvons continuer, à mon avis, à toujours copier la façon de procéder des Américains, et cela devient de plus en plus évident lorsqu'on étudie certaines des décisions prises par le gouvernement. Nous ne sommes pas les États-Unis, et je ne voudrais pas être ce pays. Si on me disait qu'il m'en coûterait 10\$ de moins pour vivre de l'autre côté de la frontière, je resterais ici. Ces 10\$, je les offrirais à l'industrie canadienne, sous forme de frais de transport ou d'expédition.

Je crois qu'il nous faut étudier les répercussions de la déréglementation; je crois qu'on découvrira alors que de telles mesures n'assurent aucun avantage pour le public canadien, le consommateur canadien, les chômeurs, les entreprises; aux États-Unis, la déréglementation a entraîné toute une série de faillites, les grosses entreprises ont pris de l'importance et les petites entreprises ont disparu peu à peu. Les nouvelles lignes aériennes qui ont vu le jour dans un contexte déréglementé, aux États-Unis, ont peut-être pris naissance dans ce milieu concurrentiel, mais tout compte fait, elles n'ont pas réussi.

Cette année, j'ai eu le plaisir d'être à la table de négociation avec Air Canada et *Eastern Provincial Airways*; je puis vous assurer que les sociétés aériennes n'ont pas besoin d'être encouragées par le gouvernement pour négocier, pour étudier l'avenir et le milieu concurrentiel qui existe au Canada. Elles n'ont pas besoin de la déréglementation pour devenir concurrentielles.

La société CP a récemment annoncé qu'elle avait l'intention d'abandonner des services qui avaient été offerts pendant 25 ans par EPA et de les confier à un nouveau transporteur aérien, dans le cadre d'une entente conclue avec celui-ci, le deuxième nouveau transporteur des provinces Atlantiques, et, à mon avis, ce projet est appuyé par Air Canada. Il me semble que les deux principaux transporteurs canadiens ont décidé d'appuyer, par l'entremise d'ententes spéciales, deux nouvelles sociétés aériennes. Il est évident que ces deux sociétés se livreront une vive concurrence dans la région atlantique et qu'une d'entre elles perdra.

C'est une des réalités du secteur du transport aérien; les gros transporteurs aériens sont conscients de la situation et savent qu'en raison de la nature même de ce secteur, de l'emplacement géographique des collectivités desservies dans la région atlantique et de la population de ces collectivités, une de ces nouvelles sociétés fera faillite. Il est vraiment étonnant de constater que vous appuyez à l'avance une société quand vous savez qu'elle ne pourra pas réussir en raison de la nature du marché des provinces Atlantiques.

Si c'est vrai, si les sociétés aériennes évaluent bien leur secteur, nous parlons donc d'un environnement déréglementé qui créera un régime monopolistique dans le cadre duquel les

[Text]

airline carriers that will be controlled by the bigger ones, and essentially services, costs, and all those things will become mere words and the real repercussions of some of these moves will be temporary employment, bankruptcy, unemployment; and then to the established entities in the airline industry and other industries in this country it has to mean lay-offs as they get out of certain marketplaces and turn them over. There is no doubt in my mind that is the intent of the major carriers: to get out of many, many small communities that at present they service; let somebody else do it and see if they can make a buck.

Mr. Ouellet: I want to thank the witness for appearing and giving us, at the very last minute, an interesting presentation. Although as he indicated he did not have time really to prepare a written submission, I think he has to be thanked for coming before our committee and expressing the deep-down feelings he and his association have about *Freedom to Move*.

I would like to know from you, sir, if you have been consulted. It has been said to us, at the time of the issuance of the document, *Freedom to Move*, that there was extensive consultation in this regard. Was your association consulted in advance?

Mr. Wark: We did make a presentation—our association—on that particular document, and I would suggest it is on record that the concerns we had and the opposition to that concept as a wide-open open-the-door-and-let-us-all-move type of theory . . . we opposed it at that time, for reasons spelled out within that document.

Mr. Benjamin: The gentleman has said it all.

The Chairman: I must say, Mr. Wark, I want to thank you very much. I think you did say it all. We have heard from various unions across the country that have expressed a lot of the concerns. I do not think we have had any union or any representative of the unions express it more articulately than you did here today. I am glad you got on and I am glad Mr. Miller of Air Atlantic, one of those upstart airlines I guess you referred to, has not come through the door.

Thank you very much for appearing.

The Chairman: This committee is adjourned.

[Translation]

gros transporteurs aériens contrôleront les plus petites sociétés, et où les services, les coûts et tous ces facteurs ne seront plus que des mots et où les vraies répercussions de certains des changements entraînés par la déréglementation seront des emplois à court terme, des faillites, et un taux accru de chômage; cette déréglementation représentera des mises à pied pour les autres joueurs de l'industrie du transport aérien et des autres industries, car ils devront, en raison de la situation, abandonner certains marchés. À mon avis, il est évident que les principaux transporteurs aériens ont l'intention de procéder de la façon suivante: ils désirent interrompre les services qu'ils offrent actuellement à un grand nombre de petites collectivités, puis laisser quelqu'un d'autre s'en charger, pour vérifier s'il est possible de réaliser des profits.

M. Ouellet: J'aimerais remercier le témoin d'être venu et de nous avoir offert, à la dernière minute, un exposé fort intéressant. Il nous a dit qu'il n'avait pas vraiment le temps de préparer un mémoire écrit, et je crois que nous devons le remercier d'être venu faire connaître à notre Comité sa position et celle de son groupe en ce qui a trait aux propositions formulées dans le document *Aller sans entraves*.

J'aimerais savoir si l'on vous a consultés. Lorsque le document *Aller sans entraves* a été déposé par le ministre, on nous a dit qu'il y avait eu consultation des intéressés. Votre groupe a-t-il été consulté avant la présentation du document?

M. Wark: Notre association a fait connaître son opinion sur ce document; nous n'avons pas caché nos préoccupations ou le fait que nous nous opposions à un régime dans lequel tout le monde pourrait faire ce qu'il désire . . . Nous avons énoncé dans le mémoire que nous avons alors présenté les raisons pour lesquelles nous nous opposons aux mesures proposées dans le Livre blanc.

M. Benjamin: Il n'est pas nécessaire d'en dire plus long, le témoin a tout dit.

Le président: Je tiens à vous remercier, monsieur Wark, car, en effet, je crois que vous avez dit tout ce qui comptait. Nous avons entendu les représentants de divers syndicats du pays, qui nous ont fait part de leurs préoccupations au sujet de ce document. Je dois reconnaître que c'est vous qui avez exprimé vos préoccupations de la façon la plus claire et la plus précise. Je suis heureux que vous ayez pu comparaître devant nous, et je suis heureux que M. Miller, d'Air Atlantic, une de ces nouvelles sociétés dont vous parliez, n'était pas dans la salle.

Je tiens à vous remercier d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

Le président: La séance est levée.

From the Nova Scotia Forest Products Association:

Dale Sproule, First Vice-President;
Lorne Etter, Executive Director.

From the Town of Channel—Port-aux-Basques:

Marina Samms, Industrial Promotions Officer, Gateway Association for Transportation and Employment.

From the Stephenville Transportation Commission:

Bob Byrnes, Chairman;
John Burnham, Commission Member.

From Acadia University:

Léo Paul Dana, Professor.

From the Nova Scotia League for Equal Opportunities:

Raleigh Orr, Chairman;
Paul Shields, Provincial Coordinator.

From the Halifax Board of Trade:

John Landry, Chairman, Transport Committee;
Camille Gallant, Director of Liaison;
Jack Bathurst, Chairman, Port and Harbour Sub-Committee.

From the Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce:

Fred Beairsto, Committee Member.

From the Corner Brook Chamber of Commerce:

David L. Gillard, President;
Brian K. Wentzell, Past President and Chairman, Transportation Committee.

From the Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University:

Mary R. Brooks, Associate Professor, School of Business;
John Gratwick, Director.

From Atlantic Canada, United Auto Workers:

Larry Wark.

De l'Association des produits forestiers de la Nouvelle-Écosse:

Dale Sproule, premier vice-président;
Lorne Etter, directeur exécutif.

De la municipalité de Channel—Port-aux-Basques:

Marina Samms, agent de promotion industrielle, Gateway Association for Transportation and Employment.

De la Commission des transports de Stephenville:

Bob Byrnes, président;
John Burnham, membre de la Commission.

De l'université Acadia:

Léo Paul Dana, professeur.

De la Nova Scotia League for Equal Opportunities:

Raleigh Orr, président;
Paul Shields, coordinateur provincial.

Du Board of Trade de Halifax:

John Landry, président, Comité des transports;
Camille Gallant, directeur de liaison;
Jack Bathurst, président, Sous-comité du port et du havre.

Du Comité mixte des transports de la ville et de la Chambre de commerce de Fredericton:

Fred Beairsto, membre du Comité.

De la Chambre de commerce de Corner Brook:

David L. Gillard, président;
Brian K. Wentzell, anciennement président et président du Comité des transports.

Du Centre de transports de la Marine canadienne de l'Université de Dalhousie:

Mary R. Brooks, chargée de cours, Ecole commerciale;
John Gratwick, directeur.

De l'Atlantic Canada, United Auto Workers:

Larry Wark.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

George A. Key, Chairman;
Craig S. Dickson, General Manager;
Ramsay Armitage, Assistant General Manager.

From the Prince Edward Island Potato Marketing Board:

John Robinson, Vice-President, Eric Robinson Inc.;
Gerry Fougere, Director of Transportation.

From the Atlantic Provinces Trucking Association:

Don Drury, President;
Terry Ivany, Chairman;
Dale Elliott, Executive Director;
Graham Thompson, President, Thompson's Transfer.

From the Saint John Port Development Commission:

Hugh H. McLellan, Chairman.

From the Atlantic Provinces Economic Council:

R.A. McCulloch, Chairman;
W.E. Belliveau, Vice-Chairman—Nova Scotia.

(Continued on previous page)

De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

George A. Key, président;
Craig S. Dickson, directeur général;
Ramsay Armitage, directeur général adjoint.

De la Commission des marchés de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard:

John Robinson, vice-président, Eric Robinson Inc.;
Gerry Fougere, directeur des transports.

De l'Association canadienne de camionnage des provinces de l'Atlantique:

Don Drury, président;
Terry Ivany, président;
Dale Elliott, directeur exécutif;
Graham Thompson, président, Thompson's Transfer.

De la Commission de développement du port de Saint-Jean:

Hugh H. McLellan, président.

Du Conseil économique des provinces de l'Atlantique:

R.A. McCulloch, président;
W.E. Belliveau, vice-président—Nouvelle-Écosse.

(Suite à la page précédente)

JUN 10 1987

